

Beretning 2008

Fra Rådet for Bæredygtig trafik

Rådet for Bæredygtig Trafiks ottende ordinære generalforsamling 23. marts 2009

“Around three-quarters of the projected increase in oil demand worldwide comes from the transport sector – the sector least responsive, in the short term, to price changes.

Despite continuing improvements in average vehicle fuel efficiency, the sheer growth of the car fleet – from an estimated 650 million in 2005 to about 1.4 billion by 2030 – is expected to continue to push up total oil use for transport purposes. There is not expected to be any major shift away from conventionally-fuelled vehicles before 2030, though the penetration of hybrid-electric cars is projected to rise, reducing oil demand growth.”

IEA: World Energy Outlook 2008 Fact Sheet: Oil Demand

Den trafikpolitiske situation – Trafikinvesteringsplan og trafikforlig 2008/2009: på kollisionskurs med klimamålsætning og klimatopmøde i København

I december 2008 kom regeringens trafikinvesteringsplan ”**Bæredygtig transport – bedre infrastruktur**”, og i januar 2009 blev trafikforliget ”**En grøn transportpolitik**” indgået mellem alle Folketingets partier, med undtagelse af Enhedslisten. Begreberne bæredygtighed og grøn er kommet på mode fra venstre og nu også til højre på den politiske skala. Statsministeren gav udtryk for en grøn vækkelse på partiets landsmøde 16. november 2008. Sådan skal slagordene åbenbart lyde op mod klimatopmødet i København i december 2009. Men de anvendte begreber lever ikke op til de definitionsstandarder, som videnskaben normalt anvender. Det bliver ikke via de opridsede tiltag i trafikforliget, at transportsektorens drivhusgaskurve knækkes. Der lægges ganske enkelt vægt på infrastrukturudvikling på alle fronter, både motorvejsudbygning og udbedring og udvidelse af den kollektive sektor. Mere af alt, og med hovedparten af transportmidlerne baseret på fossile brændsler, kan kun føre til forøget drivhusgasudslip fra transportsektoren inden for den tidshorisont inden 2020, som trafikaftalen dækker. På vejsiden er der næsten helt og holdent tale om nye anlæg, mens der på banesiden primært tages fat på opretning af årtiers forsømmelser. Inkluderet er dog den yderst tiltrængte baneforbindelse København-Ringsted.

I det indledende citat fra International Energy Agency i 2008 fremgår det, at vi på globalt plan inden for en periode på 25 år fra 2005 til 2030 skal forvente en fordobling af bilbestanden, og at vi inden 2030 ikke skal forvente et gennembrud i større skala frem mod ikke-fossilt drevne biler. Finans- og efterfølgende økonomisk krise fra slutningen af 2008 kan formodentlig ændre en smule på tidshorisonten i de opridsede perspektiver: langsommere vækst i bilbestand og langsommere udtømmning af fossile ressourcer.

I Danmark har DMU i 2009 revideret sin langtidsprognose for Danmarks drivhusgasudslip. DMUs eksperter bekræfter, at den danske transportsektors drivhusgasbidrag fortsat vil stige i prognoseperioden indtil 2025, specielt fra det stigende antal biler, men også fra luftfarten, specielt den internationale, vil udslippet fortsat stige.

Aktivitetsniveauet op mod klimatopmødet til december i København er hastigt accelererende, både inden for forskningsverdenen, det statlige niveau og blandt NGO'erne.

På en klimakongres på Københavns Universitet over tre dage 10-12. marts 2009 arrangeret af KU i samarbejde med ni internationale universiteter blev de seneste resultater inden for klimaforskningen fremlagt. Sammenlignet med forskningsresultaterne fra FN's Klimapanel store statusrapport fra 2007 er de seneste resultater alarmerende. Således erklærede formanden for Klimapanelet, Rajendra Pachauri, at ”Vi har kun seks år”, idet han henviste til, hvornår de stigende drivhusgasemissioner nødvendigvis må toppe og skal begynde at falde, såfremt klimaets ”smertetærskel”, en temperaturstigning på 2-2,4 grader, ikke skal overskrides.

Klimakongressen blev åbnet af Katherine Richardson, vicedekan på KU og formand for regeringens Klimakommision. Meget symptomatisk for den manglende politiske vilje til at lade transportsektoren yde sin del til en nødvendig reduktion af drivhusgasudslippet, både hos

regeringen og dens støttepartier, men også hos Socialdemokraterne, bliver Klimakommissionens rapport den sidste af tre store kommissionsrapporter, som regeringen har bestilt. Ved offentliggørelsen af Skattekommissionens rapport i februar 2009 gjorde Katherine Richardson anskrig vedrørende rækkefølgen, idet omlægningen fra personbeskatning til grønne afgifter i den grad griber ind i det kompleks af løsningsmekanismer, som Klimakommissionen skal komme med forslag til. Den samme indvending kunne hun have kommet med ved fremlæggelsen af regeringens trafikinvesteringsplan i december 2008 og det senere trafikforlig i januar 2009, hvor bl.a. kørselsafgifter optræder som reguleringsmekanisme til reduktion af drivhusgasudslip. I en henvendelse til Katherine Richardson gjorde RBT Klimakommissionen opmærksom på de trafikpolitiske beslutninger og forespurgte, hvilken betydning allerede indgåede trafikpolitiske aftaler vil få for Klimakommissionens kommende løsningsforslag.

Svaret kom ret prompte og var, som det ses nedenfor, tvetydigt:

"Jeg skal på Katherines vegne sige tak for din nedenstående henvendelse. Klimakommissionens mandat er som bekendt at komme med forslag til hvordan Danmark på sigt kan gøres helt uafhængig af fossile brændsler. Det vil Kommissionen gøre og det inkluderer naturligvis transporten. Vi er helt opmærksomme på de forhold du peger på og politiske vedtagelser er naturligvis en del af den virkelighed, som Kommissionen må bygge sine analyser og anbefalingerne om målopfyldelse på. Vi er endnu ikke kommet så langt i arbejdet, at vi har kigget særskilt på transportområdet, vores udgangspunkt er dog, at der også skal ses som integreret del af det samlede energisystem og ikke kun som en separat sektor."

RBT har brugt megen energi på at få oprettet en NGO-paraplyorganisation på transportområdet og det første projekt, som blev resultatet af de fælles anstrengelser: forslaget om et Trafikdemonstratorium for Frederikssundsfingeren, som alternativ strategi til den planlagte Frederikssundsmotorvej i åben land. Med Trafikaftalen ser løbet ud til at være kørt: en Frederikssundsmotorvej hele vejen til Frederikssund er aftalt. I den seje kamp blev det tydeligt, at for motorvejstilhængerne spiller klimaproblematikken ingen rolle. I løbet af processen blev tilhængerens utilstrækkelige argumentation omkring en næsten ikke eksisterende trængsel netop på den eksisterende Frederikssundsvej vendt til en argumentation omkring motorvejes evne til at tiltrække erhvervsudvikling; en besynderlig argumentation set i lyset af regeringens eget landsplandirektiv Fingerplan 2007, hvor stationsnærhedsprincippet slås fast som lokaliseringsstrategi for erhvervsudvikling.

En stærk lobbyorganisation for en motorvej i åben land, Venstres Trafikforum i Hovedstadsområdet, opstod i den sidste time, hvilket peger på, hvilke kræfter der ligger til grund for transportpolitikens udformning i Danmark. Det er fortsat den forkætrede sognerådspolitik, der dikterer de store linier i dansk transportpolitik: stærke erhvervsinteresser sammenfiltret med valg og genvalg af politikere.

Bevidstheden blandt såvel politikere som befolkning omkring trængsels- og drivhusgasproblematikken er stadig voksende: udviklingen skal være mere bæredygtig. Men mens retorikken bestemmer samfundets målsætning i en lind strøm af kommissionsrapporter og politiske aftaler, så er den politiske vilje til at omsætte de grønne målsætninger til nødvendige handlinger ikke til stede: mulighederne forpasses.

Den danske regerings målsætning dirigeres og defineres i stigende omfang internationalt, specielt på EU-niveauet. Det ser ud til, at det politiske establishment er mere fodslæbende end befolkningen. Ofte viser opinionsundersøgelser, at befolkningsflertallet går ind for mere vidtrækkende handlinger end politikerne, at politikerne med andre ord er for tøvende i forhold til befolkningens forventninger. Politikere er bange for at træde på den store middelklasses privilegier. Denne gensidige afhængighed mellem politikere og middelklasse udgør en handlingslammende alliance. Som Jacqueline McGlade, direktør for EEA, udtrykte det i marts 2008: "Europe cannot win the fight against climate change unless it ends its love affair with cars and planes". Og netop EEA i fremsatte i 2008 en nødvendig ny strategi for at mindske såvel trængselsproblemet som klimatruslen: de rige samfund skal i gang med at mindske efterspørgslen efter trafik. Et af de store spørgsmål er, om den igangværende finans- og

økonomisk krise ikke kun på kort sigt, men også i det lange perspektiv kan hjælpe os med at komme denne strategi nærmere. Eller vil krisen bidrage til endnu mere udflytning af økonomiske aktiviteter fra den gamle industrialiserede verden til de store ulandsøkonomier og dermed skabe et fornyet grundlag for en vækststrategi baseret på en stadig mere globaliseret arbejdsdeling og dermed endnu mere ikke-bæredygtig global transport?

På nationalt plan vil alliancen mellem politikere og middelklasse stå først for brud i de større byer med forholdsvis lavt bilejerskab og stor pendlerbetinget trængsel: bevidstheden om biltrafikkens konsekvenser for miljø, livstruende forurening og begrænsning af livsudfoldelsesmulighederne i byens rum er stigende. I Københavns kommune afspejles det klart i den kommende klimaplan, i den nyformulerede gangstrategi og i strategier for udformning af byrum. Men også i Københavns kommune fungerer modsatrettede grønne strategier samtidig med iværksættelse af nye bydelsprojekter baseret på beregnede trafikspring, eksempelvis bygningen af Nordhavnsvej til det nyprojekterede Nordhavnsområde. En stor del af RBTs indsats må rettes mod dette svageste led i alliancen mellem politikere og billobby, i særlig grad politikerne i Københavns kommune.

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

Det internationale niveau

Begivenheder:

Udsendelse af flere **EU - rapporter om EU landenes drivhusgasudslip** for perioden 1990-2006:

Annual European Community greenhouse gas inventory 1990-2006 and inventory report 2008, 27. maj 2008

Greenhouse gas emission trends and projections in Europe 2008, EEA Report No 5, 16. oktober 2008

Det konstateres, at drivhusgasemissioner fra transportsektoren for perioden 1990-2006 steg med 26 % i EU-15, dvs de oprindelige EU-lande inden østudvidelsen, og at drivhusgasemissionerne fra transportsektoren i 2006 udgjorde godt 21 % af de 15 landes samlede drivhusgasudslip. Det understreges, at drivhusgasudslippet fra den stærkt voksende internationale fly- og søfartstrafik ikke er inkluderet i dette regnskab. Såfremt emissionerne fra international trafik inkluderes, så er stigningen 1990-2006 på hele 36 % og ikke de oven for anførte 26 %. Danmark er med 13,0 ton CO₂-ækvivalenter per capita den femte største udleder af drivhusgasser blandt de 15 gamle EU-lande.

EEA fastslår, at Danmark – sammen med Italien og Spanien – er et af tre EU-lande, som ikke kan nå sit Kyotomål eller byrdedelingsmål.

Rapport om trafikafgifter og klimapåvirkning i nordiske lande

Det Økologiske Råd, Naturskyddsföreningen og Naturvernforbundet tillige med en organisation fra Island og Finland offentliggjorde 30. september en rapport om brugen af økonomiske virkemidler til at begrænse CO₂-udslip fra biler i de nordiske lande.

Rapporten indeholdt flere interessante konklusioner, som alle peger i retning af, at økonomiske virkemidler er de vigtigste for at opnå en ønsket påvirkning af adfærd i mere bæredygtig retning. En af hovedkonklusionerne lyder, at afgifter, som er knyttet til en aktiv handling – at købe bil eller at køre i den – har størst effekt, frem for afgifter på at eje bilen. Rapporten konkluderer ligeledes, at der ikke, i modsætning til hvad eksempelvis FDM hævder, er nogen sammenhæng mellem at have en høj registreringsafgift og at have en gammel bilpark.

Rådets handlinger:

Deltagelse i "One small step" - Nordisk Bæredygtighedskonference i Odense Konferencen fandt sted 15-17. september 2008

Formålet med konferencen blev defineret som: **Klima – handlinger!** Der skal sættes fokus på handlinger på lokalt niveau, der modvirker at klimaændringerne forværres.

Forud for konferencen sammensatte Odense Kommune fem ekspertgrupper, som på ekspertworkshops i Odense 28.-29. februar 2008 fik til opgave at udvælge handlingsmuligheder inden for gruppens "spor". De opstillede handlingsmuligheder skulle præsenteres og diskuteres og dermed udgøre kernen i bæredygtighedskonferencen til september. De fem bæredygtigstemaer ("spor") var Transport og mobilitet, Energieffektivitet og vedvarende energi, Byplanlægning og byggeri, Biodiversitet som klimaregulator og Forbrug.

Ekspertgrupperne omfatter repræsentanter fra statslig og kommunal administration, forskningsinstitutioner, konsulentgrupper og græsrodsorganisationer, helst med repræsentanter fra alle fem nordiske lande.

Kjeld A. Larsen, RBT deltog som græsrodsrepræsentant i Transport og mobilitetsgruppen, som havde ni medlemmer med Henrik Gudmundsson fra Danmarks TransportForskning som formand.

Konference var velorganiseret med mange deltagere, specielt fra kommuner i de nordiske lande, inklusive Færøerne og Grønland. Konferencens tre dage omfattede foredrag om formiddagen og workshops om eftermiddagen.

De resulterende visioner og forslag til handlinger er lagt på Odense kommunes hjemmeside.

Deltagelse i konference om bæredygtig trafik i Lund

På vegne af RBT deltog Leif Kajberg i Final Scientific Conference arrangeret af TransportMistra i Lund 26-27. november. TransportMistra er et forskningsprogram med fokus på strategier, modeller og redskaber, der kan indgå i udviklingen af mere bæredygtige transportformer.

Deltagelse i Nordisk Summit om ligestilling, køn og klimaforandringer

Konferencen, som fandt sted 2. februar 2009 i Eigtveds Pakhus, var iværksat af Nordisk Ministerråd, støttet af Minister for Ligestilling Karen Jespersen og Udviklingsminister Ulla Tørnæs og organiseret af konsulentfirmaet Bindslev A/S. For RBT deltog Kjeld A. Larsen, som ikke var inviteret med i første omgang. Konferencens resultat var udfærdigelsen af et dokument "Nordisk Summit Deklaration", som omfattede en lang række ret banale anbefalinger.

Statslige/nationale niveau

Begivenheder:

Notat om passagerudviklingen i bustrafikken 2003-2007

I et notat, udarbejdet i fællesskab mellem en række trafikselskaber og Danske Regioner og KL fra 22. februar 2008 – Sag nr. 06/987, konkluderes det, at passagerudviklingen fra 2003 til 2007er faldet med 9 %, passagerindtægterne med 4 %, kørselsomfanget med 6 % og tilskudsbehovet med 17 %

Trafikudspil fra Danske Regioner

Danske Regioner udsendte 9. april 2008 et trafikudspil "Effektiv mobilitet – øget konkurrenceevne og bedre miljø", som bl.a. rummer forslag om, at staten afsætter 1 mia. kroner til udvikling af den regionale og kommunale trafik. Forslaget blev fremlagt for offentligheden af Carl Holst, formand for Danske Regioners Udvalg for Regional Udvikling og medlem af Venstre.

Forslaget blev skudt ned af regeringspartierne og DF, men blev støttet af oppositionspartierne

KLs årlige Teknik- og miljøkongres april 2008 i Bellacentret

Miljøminister Troels Lund Poulsen slog et slag for opprioritering af den kollektive trafik og stationsnærhedsprincippet i sin tale d. 29. april til kongressens deltagere fra landets kommuner.

Han citeredes bl.a. for følgende: "Kommunerne skal tænke de trafikale konsekvenser (som hensyn til arealforbrug, landskab, miljø og natur) af bolig- og erhvervsudstyknings ind fra starten for at forhindre trafikkaos og sikre de mest miljørigtige transportformer. Staten og

regionerne skal sikre attraktive kollektive transportløsninger, hvor geografi og befolkningsgrundlaget er til det.”

Desværre ser det ikke ud til, at staten evner at leve op til ministerens deklamationer.

Direktørrokade i Transportministeriet

Med virke fra 2. juni 2008 gennemførte transportminister Carina Christensen en omfattende rokade af direktører mellem tre direktorater og styrelser: Henning Christiansen, direktør i Vejdirektoratet siden 1997, blev direktør for Færdselsstyrelsen, Per Jacobsen, direktør i Trafikstyrelsen siden 2006, blev ny direktør for Vejdirektoratet, mens Carsten Falk Hansen, direktør i Færdselsstyrelsen siden 2001, blev direktør for Trafikstyrelsen.

Den officielle baggrund: transportministeriet skal i de kommende år løse en række nye, store opgaver, den uofficielle årsag: ansvaret for tidligere uheldige dispositioner i de forskellige direktorater/styrelser kan forflygtiges?

Ministerrokade 10. september 2008

Ny transportminister blev **Lars Barfoed** fra Det konservative Folkeparti.

Skatterådet slår fast: uændret kørselsfradrag

Efter en ophedet debat, igangsat af bl.a. FDM, for eller imod at forhøje kørselsfradraget i kølvandet på de stigende oliepriser besluttede Skatterådet i juni 2008 at fortsætte sin sædvanlige procedure: satserne fastsættes kun en gang om året for det kommende år, nemlig i november måned, uanset de løbende prisbevægelser.

Oprettelse af Concito, ny grøn tænketank

Med den tidligere radikale klima-, energi- og trafikordfører Martin Lidegaard som formand præsenteredes 1. september 2008 en ny grøn tænketank Concito. Medlemmerne, som omfatter forskere, virksomheder, interesseorganisationer og privatpersoner, arbejder i en række emnegrupper, i alt otte, hvoraf en Transportgruppe, som bl.a. omfatter flere toneangivende transportforskere.

Overordnet er det tænketankens formål at komme med løsninger, som bidrager til at mindske udslippet af drivhusgasser og reducere skadevirkningerne af den globale opvarmning.

Concito rapporten ”CO2 reduktion i transportsektoren – en værktøjskasse”

I sin første rapport på transportområdet fra 13. november 2008 fremføres tre markante konklusioner:

1. Økonomiske virkemidler (pisk) er den mest effektive måde at opnå CO2-besparelse på, 2. Investeringer i kollektiv trafik (gulerod) har kun en begrænset effekt på CO2-udslippet, men er nødvendige for at sikre samfundets mobilitet, og 3. alle investeringer, eksempelvis udvidelse eller nybygning af motorvej, skal indregnes i en investeringsplan for klimaet.

Femern Bælt-forbindelsen

Underskrivelse af dansk-tysk traktat om Femern Bælt-forbindelsen

Med underskrivelsen af den dansk-tyske traktat d. 3. september blev indgået en juridisk bindende traktat mellem de to regeringer om etablering af en brugerfinansieret fast forbindelse over Femern Bælt, som er budgetteret til at koste 32 milliarder kroner, og som skal åbne for trafik i 2018.

Aftalen har et bredt flertal i Folketinget bag sig, inklusive SF.

Beregninger viser, at den faste forbindelse vil resultere i et trafikspring i biltrafik på 40 %. Alligevel betegner regeringen projektet som en miljøgevinst og peger i den forbindelse på de forurenende færger.

Fremsættelse af forslag til projekteringslov i Folketinget er første skridt mod ratificering af den dansk-tyske traktat.

Kritik af Femern Bælt-forbindelsen

Bælt-forbindelsen møder kritik fra uventet kant: Tidligere minister og mangeårige medlem af Folketingets billobby Arne Melchior beskriver i en artikel i Berlingske Tidende 3. september 2008 broprojektet som økonomisk uansvarligt: ”Men den slags anlæg har naturligvis nogle

forudsætninger, herunder at det er økonomisk ansvarligt. Dette er så afgjort ikke tilfældet i den aktuelle sag. Det har tyskerne for længst regnet ud, og de vil derfor ikke betale deres del, som måtte være det eneste naturlige. Selv efter tilskud fra EU kommer vi til at garantere lån på omkring 30 milliarder kroner. Som brødre vi dele – Danmark betaler det hele! Mens tyskerne får sig en gevaldig latter.”

Regeringens trafikinvesteringsplan og Trafikforliget

Et ministerudvalg nedsættes

Et ministerudvalg bestående af syv ministre og med finansministeren som formand blev nedsat september 2008 til at komme med et samlet udspil til trafikinfrastruktur, som samtidig skal se på transportsektorens miljøpåvirkninger

Udkast til regeringens trafikinvesteringsplan lækkes

Et udkast fra Transportministeriet blev lækket og bragt i Altinget 9. oktober

Trafikinventeringsplanen offentliggøres 8. december 2008

Regeringens trafikinvesteringsplan med titlen ”**Bæredygtig transport – bedre infrastruktur**” omfatter tre kapitler, hvoraf de to rummer ordet grøn i titlen.

Analyse ved Martin Madsen, chefanalytiker ved AE

I artikel i Politiken 11. december 2008 med titlen: ”**Humbug. Regeringens trafikplan er oppustet**”, bidrager Arbejderbevægelsens Erhvervsråds chefanalytiker med følgende opsummerende kommentar: ”VK-regeringens investeringer pustes op til et stort milliardbeløb, men ud af 150 mia. er der reelt kun 2,1 mia., der går til nyanlæg i den kollektive trafik”.

Offentliggørelse af ”Grøn trafik, Socialdemokraternes investeringsplan for Danmarks infrastruktur”

Investeringsplanen, som udsendtes i november 2008, omfatter bl.a. tre målsætninger, som skal opfyldes senest i 2030: 1. antallet af danskere, der bruger kollektiv trafik skal fordobles, 2. den tid danskere i dag spilder i bilkøer skal halveres og 3. CO₂-udledningen fra vejtransporten skal halveres.

Den grønne målsætning om halvering af vejtransportens CO₂-udslip var ganske fraværende i det trafikforlig, som Socialdemokraterne indgik med regeringen i januar 2009.

Vejbudget overskridelse på 3,6 mia. kr.

I artikel af Lars From i Jyllandsposten 20. januar 2009 med titlen ”Vejbudgettet skrider med 3,6 mia.” afslørede Vjedirektoratets store budgetoverskridelse i forbindelse med 13 igangværende vejprojekter. Finansieringen af de omtalte projekter blev siden hen tilgodeset i det brede Trafikforlig.

”Forslag til folketingsbeslutning om indførelse af et 10-årigt moratorium for nyanlæg, udbygning og udvidelse af motorvejsnettet”

Forslaget blev fremsat 21. januar af Enhedslisten ved trafikordfører Per Clausen, men forslaget fandt ikke genklang i tinget.

Offentliggørelse af trafikforlig

Trafikforliget med titlen ”En aftale mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om: **En grøn transportpolitik**” offentliggøres 29. januar 2009. Kun Enhedslisten står uden for forliget.

Aftalen indeholder ingen bindende mål om trafikens CO₂-reduktioner. Men i forbindelse med fremlæggelsen hævder transportminister Lars Barfoed kækt: ”Men vi knækker CO₂-kurven med denne aftale”.

Foreningen af Rådgivende Ingeniører offentliggør ”State of the Nation 2008”

Rapporten, som er udarbejdet af Rambøll A/S for FRI, udsendtes i november 2008, og betegnes som den første ”State of the Nation” rapport, der i lighed med tilsvarende rapporter i andre lande har til opgave at beskrive tilstanden i landets aktuelle infrastruktur. I en tilstandskarakterskala fra 1 (ringe) til 5 (tilstand som ny) får infrastrukturen som helhed karakteren 3,5, mens jernbanesektoren får karakteren 2,5.

Skattekommission og regeringens skattereform

Den bærende konstruktion i forslaget 2. februar 2009 fra **Skattekommissionen** med Carsten Koch som formand var en **skatteomlægning fra indkomst til miljøafgifter**. Omlægningen baserede sig på en omvendt Robin Hood: mest til de velstillede, næsten intet til lavindkomstgrupperne. Ud af et samlet skatteprovenu på 7,75 mia. kr. årligt fra nye grønne afgifter fordelte 1,75 mia. sig på transport og biler.

Skatteaftalen, som blev indgået mellem regeringspartierne og Dansk Folkeparti 1. marts 2009, indeholdt bl.a. **grønne afgifter på biler og transport**, sandsynligvis i et omfang som foreslået af Skattekommissionen. Tiltagene på transportområdet omfatter følgende områder: grønne kørselsafgifter på lastbiler, øgede vægt- og ejerafgift på dieselmotorer uden partikelfiltre, et grønt miljøtillæg for firmabiler, ændring af ejerafgift for varebiler afhængig af bilernes brændstoføkonomi, omlægning af registreringsafgiften for hyrevogne og endelig en mindselse af befodringsfradraget. Tiltagene skal fremsættes som lovforslag, før de træder i kraft, de fleste tiltag fra 1. januar 2010. Miljøeffekten af disse omlægninger er mere end tvivlsom. For befodringsfradragets vedkommende er der blot tale om, at skatteværdien af fradraget formindskes fra 33 % til 25 % over en lang årrække.

En række rapporter om Danmarks drivhusgasudslip og transport

Energistatistik 2007 fra Energistyrelsen

Ifølge årsrapporten 2007 er CO₂-emissionerne fra transportsektoren i 2007 vokset med 31,6 % i forhold til 1990 og udgjorde i 2007 i alt 31,4 % af de samlede CO₂-emissioner. Transportsektoren er dermed fortsat den eneste sektor, som har et stigende udslip sammenlignet med basisåret 1990

Nøgletal for transport 2008 fra Danmarks Statistik

Ifølge årsrapporten er transportens samlede energiforbrug i fortsat vækst: i 2007 en vækst på godt 4 % over 2006. Mens væksten i det seneste årti alene er foregået inden for vejsektoren, sker der i 2007 også en vækst i den nationale lufttransport.

DMU prognose for Danmarks drivhusgasudslip 2007 til 2025

National Environmental Research Institute: Projection of Greenhouse Gas Emissions 2007 to 2025, Technical Report No. 703, 2009

I denne seneste rapport fra DMU fremskrives drivhusgasemissionerne frem til 2025 på baggrund af et basiscenarium, som medtager de skønnede effekter på Danmarks emissioner af virkemidler, som er iværksat indtil april 2008. Ifølge prognosen vil Danmarks samlede drivhusgasemissioner, eksklusive emissionerne fra international transport, falde med 4 % i perioden 1990 til 2010 og yderligere falde med 17 % i perioden 2010 til 2025. Men for transportsektorens vedkommende er historien en ganske anden. For vejsektorens vedkommende, som i 2005 stod for 93,6 % af transportsektorens samlede drivhusgasudslip, vil drivhusgasemissionerne stige med 34,4% i perioden 1990 til 2010 og med 8,0 % fra 2010 til 2025.

Energi 2030 – En bæredygtig energiplan for det 2100 århundrede fra NOAH

NOAH's klima- og energigruppe udarbejdede og fremlagde i oktober 2008 en energiplan **Energi 2030** med følgende udgangspunkt: Danmark skal frigøre sig fra de fossile brændsler i løbet af de kommende 20 år

EU-luftforurenings dom og stævning mod staten

I en historisk dom mod luftforurening sommeren 2008 vandt en tysk borger ved EF-domstolen en sag over myndighederne i delstaten Bayern. EF-domstolen slår fast, at borgerne kan kræve, at myndighederne udarbejder konkrete handlingsplaner, hvis EU's grænseværdier ikke bliver overholdt.

Den principielle dom har fået de tre miljøorganisationer Agenda 21 Grøn Nørrebro, Det Økologiske Råd og Noah i samarbejde med DN til at iværksætte forberedelser til en stævning mod den danske stat for ikke at arbejde hen mod at overholde EU's grænseværdier for luftforurening. To privatpersoner, der bor langs Åboulevarden, er villige til at anlægge retssagen mod staten.

Ifølge tal fra Danske Regioner dør omkring 600 personer i Danmark hvert år af luftforureningen fra trafikken

Regeringen skrev 31. oktober 2008 til EU-Kommissionen, hvor man bad om at få fristen for at opfylde grænseværdien for partikler (PM10) udsat til juni 2011.

På denne baggrund reagerede de grønne organisationer Det Økologiske Råd, DN, Dansk Cyklistforbund og Noah 2. marts 2009 med en henvendelse til EU-Kommissionen "**Indsigelse mod at udsætte den danske frist for opfyldelse af PM10-grænseværdien**" for at forhindre, at Danmark får forlænget fristen. Organisationernes begrundelse er, at regeringen har ikke gjort nok, nemlig ved at modarbejde trafikbegrænsninger, eksempelvis i form af kørselsafgifter eller bompenge.

Rådets handlinger:

Henvendelse til miljøminister Troels Lund Poulsen

I henvendelsedateret 3. april 2008 støttede de tre underskrivere Bente Hessellund Andersen, Kjeld A. Larsen og Ivan Lund Pedersen ministerens "udmelding om, at der nu ikke skal satses på flere og bredere veje, men på bedre kollektiv transport". I skrivelsen præsenterede RBT endnu engang "Omregningstabellen" fra motorvej til bus- og banetrafik.

Svar fra Miljøministeren – og Transportministeren - på RBTs henvendelse Henvendelsen til Miljøministeren besvares 18. juni 2008. Denne lange behandlingstid begrundes således: "Efter Rådets henvendelse til miljøministeren bad Folketingets Trafikudvalg transportministeren og miljøministeren om de to ministres bemærkninger til henvendelsen, og der er gået tid med forhandlinger de to ministerier i mellem om svaret. Ministrenes svar til Trafikudvalget vedhæftes t.o."

Det substantielle ligger ikke i svaret fra Miljøministeriet til RBT, men i Transportminister Carina Christensens svar til Trafikudvalget (spørgsmål nr. 441).

Hun skriver, at det ikke er regeringens politik at droppe alle nye store veje og vejudvidelser: "Det handler ikke om enten bane eller vej men om et både og. Jeg vil dog gerne understrege, at regeringen i den kommende investeringsplan vil styrke den kollektive trafik markant."

Trods et magert svar må vi dog være ganske tilfreds med rådets store indflydelse, når en så beskeden henvendelse i den grad kan lægge beslag på flere ministres arbejde i adskillige måneder - og måske således har bidraget til at udskyde iværksættelsen af u hensigtsmæssige infrastrukturanlæg?

Deltagelse i transportministerens branchemøde på transportområdet

Efter sin rundrejse til regioner og større byer inviterede transportminister Carina "transportbranchen", herunder RBT til et dialogmøde i Middelbart 20. juni.

Fra RBT deltog Kjeld A. Larsen, som bl.a. opsummerede følgende efter mødet:

"Det var som at komme ind i løvens hule: billobbyens komsammen for at fremlægge sine ønskelister for mere infrastruktur, først og fremmest vejinfrastruktur. Ministeren havde sammensat tre grupper med repræsentanter fra en række brancheorganisationer, som så skulle komme med fælles oplæg. Det blev dog kun tilfældet for den ene gruppe, mens de andre grupperes oplæg bestod af en række oplæg fra hver af de deltagende organisationer. RBT var ikke inddraget i det forudgående gruppearbejde, men det var eksempelvis Dansk Cyklistforbund og DN, men sjovt nok ikke DSB."

Kjeld præsenterede RBT's forslag om at erstatte Vejdirektoratet med et Direktorat for Bæredygtig Trafik med større deltagelse af kvinder.

Opfordring til transportministeren om at oprette Direktoratet for Bæredygtig Trafik

Efter Middelfartmødet afsendtes 22. juni 2008 RBTs opfordring til transportminister Carina Christensen: "**Erstat Vejdirektoratet med Direktoratet for Bæredygtig Trafik**".

Opfordringen, udformet af HansHenrik Samuelsen og Kjeld A. Larsen, blev oprindelig udformet som et debatindlæg til Information på dagen for Middelfartmødets afholdelse, men blev desværre ikke optaget.

Deltagelse i TØF-medlemsmøde: Fingerplan 2007 og København som cykelby

Mødet, som fandt sted 10. september, omfattede to oplæg: Fingerplanen 2007: Byerne og trafiksystemerne skal hænge sammen – hvordan? Ved Peter Hartoft-Nielsen fra By- og Landskabstyrelsen og København – Verdens bedst cykelby ved Lasse Lindholm, projektleder i Teknik- og Miljøforvaltningens Cykelsekretariat.

Kjeld A. Larsen fra RBT deltog i debatten

Deltagelse i TØF-konference: Transporterhvervets Klima Konference

Konferencen omfattede en række oplæg og efterfølgende debat om klimaudfordringerne og mulige løsninger for transporterhvervet. Stort set alle væsentlige aktører på transportområdet bidrog med oplæg, herunder DI Transport, DTL, A.P. Møller-Mærsk A/S, TØF, FDM, Dansk Energi, DSB, Arriva, SAS, Danish Biofuel Holding, CONCITO, COWI, WWF, Det Økologisk Råd RBT var ikke inviteret som oplægsholder, men deltog - til en aftalt reduceret pris - ved Kjeld A. Larsen

Konklusion: det er vigtigt, at RBT deltager i disse stort anlagte konferencer, selv om det tærer på en slunken økonomi, dels for at lære og holde sig jour med udviklingen i det danske samfund og dels for at kunne yde sit bidrag til den løbende debat.

Deltagelse i TØF's årskonference om regional og lokal kollektiv trafik

På rådets vegne deltog Leif Kajberg i TØF's to-dages årskonference i Korsør 9.-10. oktober 2008. Konferencen omfattede en lang række oplæg fra trafikforskere, trafikplanlæggere så vel som konsulenter og formænd/direktører fra trafikselskaber, regioner og kommuner. Leif Kajberg, som deltog via egenbetaling, udarbejdede et fyldigt referat, som blev lagt på rådets hjemmeside.

Regeringens Trafikinvesteringsplan: "Bæredygtig transport – bedre infrastruktur" og Trafikforliget frem til 2020

Interview til Altinget om investeringsplan og luftforurening

I en artikel fra Altinget 21. oktober med undertitlen "**Rådet for Bæredygtig Trafik frygter, regeringens investeringsplan vil undergrave muligheden for renere luft i de store byer**" interviewes Ivan Lund Pedersen af Torben Næs Bertelsen om konsekvenserne af regeringens da lækkede trafikinvesteringsplan. De planlagte vejudvidelser vil skabe vækst i bilpendlertrafikken mod København og dermed forøge den skadelige luftforurening langs indfaldsvejene.

Pressemeddelelse efter lækning af indholdet i regeringens trafikinvesteringsplan

Trafikplanen, som blev lækket i Berlingske Tidende, blev ledsaget af en kommentar i form af en pressemeddelelse fra RBTs pressesekretær 4. december 2008 med følgende indledende salut: "Trafikplanen er en ommer. Det er skandaløst, hvis denne plan er hvad regeringen vil vise frem ved klimatopmødet i København".

Læserbrev i Information efter offentliggørelse af trafikinvesteringsplanen

I læserbrevet fra Kjeld A. Larsen i Information 12. december med overskriften "**Bæredygtig og grøn trafikinfrastruktur**" harceleres over anvendelsen af begreberne bæredygtig (i overskriften) og grøn (i to ud af tre kapiteloverskrifter).

Skrivelse 27. januar 2009 til Folketingets Trafikudvalg, underskrevet Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen med følgende indledning: "I forbindelse med igangværende trafikhandlinger vil vi gerne komme med følgende opfordring: Ny rapport viser, at trængsel på indfaldsvejene kan fjernes med trængselsafgifter. Skån derfor Hovedstadsområdet for flere og større indfaldsveje til Storkøbenhavn og spar milliarder af skatteydernes penge".

Rådet refererer til en **rapport** omfattende en vurdering af effekten af trængselsafgifter, som endog er **bestilt af regeringen selv og lavet af Tetraplan A/S**: "Trængselsafgifter i Hovedstadsområdet. Effekterne af scenarier med et antal betalingsringe og takststrukturer".

Artikel til Altinget om trafikforligets konsekvenser

I artiklen "**Trafikaftale gør ondt værre**" 3. februar 2009 angribes trafikaftalens konsekvenser af Ivan Lund Pedersen med følgende overskrift: "Indfaldsvejene har al for stor kapacitet. Det belaster centralkommunerne voldsomt. Trafikforligets store vejudvidelser gør ondt værre".

Læserbrev i Information efter debatmøde med Lars Barfoed i Politikens Hus

I læserbrevet med overskriften "Det langt fra grønne trafikforlig", udformet som et åbnet brev til regeringsoppositionen S, SF og R, beklages, at oppositionen er gået med i et trafikforlig, som forøger transportsektorens drivhusgasudslip. Samme tekst sendes som email til klima- og energiminister Connie Hedegaard.

Medstifter af Civilsamfundets Klimaforum

Civilsamfundets Klimaforum holdt stiftende generalforsamling 28. januar 2009 i Forsamlingshuset på Onkel Dannys Plads. I alt 15 deltagende NGO'er, herunder RBT, NOAH, VesterGror, Klimabevægelsen, Frie Bønder –Levende Land, Landsforeningen for Økosamfund og Levende Hav, bidrog til stiftelsen, vedtagelse af vedtægter og sammensætning af en bestyrelse.

Formålet er primært at afholde et offentligt klimaforum i december 2009 i forbindelse med afholdelse af klimatopmødet COP 15 i København, herunder varetage af værtsfunktioner for de formodentlig mange NGO-organisationer og deres tusindvis af medlemmer, som strømmer til København før og under topmødet, samt at etablere et samarbejdende netværk mellem de stiftende NGO'er før topmødets afholdelse

Forud for – og efter - Civilsamfundets stiftelse udspillede sig en kompliceret historie:

Deltagelse i COP15 Camp

COP15 Camp var et fælles initiativ mellem klima- og energiminister Connie Hedegaard og udviklingsminister Ulla Tørnæs i samarbejde med konsulentfirmaet Bindslev A/S med den noget omvendte top-down dagsorden at få skabt oversigt over planlagte NGO aktiviteter og koordination mellem NGO'erne op til klimatopmødet i december 2009: "Aktivitetsoversigten vil blive tilgængelig for alle organisationer og er et første skridt til at give et **overblik og bedre koordinationsmuligheder** for NGOerne op til COP15 topmødet". Et afgørende sigt med konferencen set med statens øjne var at få skabt en organisatorisk ramme omkring den forventede statslige finansiering af NGO-aktiviteterne forud for og under klimatopmødet.

Campen fandt sted 22. og 23. oktober 2008 på hotel Clarion i Sydhavnen. Invitationen blev kaldt personlig. Kjeld A. Larsen deltog på RBT's vegne. Resultatet af konferencen var primært en ønskeliste fra NGO'erne til staten, som blev præsenteret for de to ministre ved konferencens afslutning.

Forberedelse til oprettelsen af Peoples Climate Action – PCA

Den vigtigste begivenhed på COP15 Camp var bestræbelserne på at iværksætte oprettelsen af Peoples Climate Action, et samarbejde mellem en lang række NGO-organisationer. Blandt de 20 opbyggende organisationer var mange af de største danske NGO'er, eksempelvis DN, Dansk Røde Kors, Folkekirkens Nødhjælp, MS og WWF. Finansieringsbehovet blev skønnet til et beløb på 70 mio. kr., hvoraf hovedparten var tiltænkt at skulle tilgå det planlagte Civilsamfundets Klimaforum. Blandt de 20 opbyggende organisationer var flere af initiativtagerne til Civilsamfundets Klimaforums oprettelse, men ikke RBT.

Deltagelse i planlæggende netværksarbejde NGO'erne imellem

Inden finansieringen kom på plads afholdt netværket af NGO'er planlægningsmøder på søndage i Kulturhuset på Onkel Dannys Plads

Netværksmøde 15. februar, hvor følgende arbejdsgrupper blev nedsat: Transportgruppe med RBT deltagelse ved HansHenrik Samuelson (tovholder) og Kjeld A. Larsen, Teknik/hjemmesidegruppe, Logigruppe, Manifestgruppe, Finansierings- og mediegruppe og Aktivitetsgruppe.

Tovholderen kontaktede efter mødet alle trafiksselskaber for at finde ud af, om de har planlagt det ekstraordinære transportbehov under klimatopmødet. Det ser ud til at være tilfældet.

Netværksmøde 22. marts

Civilsamfundets Klimaforum udsender Kortlægningsdokument

Dokumentet "**Kortlægning af processen 2008-2009**", som blev udsendt 20. februar 2009, skal tjene som dokumentation for statens og PCAs langsommelighed/forhaling i puljetildelingsprocessen tillige med udsigten til en utilstrækkelig bevilling.

Udarbejdelse af basisansøgning til Peoples Climate Action sekretariatet

På RBT's vegne har HansHenrik Samuelson udarbejdet en ansøgning om midler hos PCA til et projekt med titlen: "**Transportløsninger og klima! Et billede siger mere end tusind ord!**"

Formålet med ansøgningen er at sætte fokus på alternative transportløsninger, der kan være med til at nedsætte transportsektorens CO2-udslip.

Deltagelse i ATV-møde om Elektronisk Billettering

På mødet den 6. november hos DSB fremlagdes perspektiver og tidsplan for elektronisk billettering i Danmark. For RBT deltog Kjeld A. Larsen.

Deltagelse i Alex Landex' Ph.d-forsvar om jernbanekapacitet

Forsvaret, som fandt sted på DTU Transport 19. november, overværedes af Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen

Brændstofpriser og afgifter på bilkørsel

Udsendelse af pressemeddelelse om benzinprisudviklingen

Pressesekretær Ivan Lund Pedersen udsendte 23. november en pressemeddelelse med overskriften: "Benzinen er nu ca. 17,68 kr. for billig pr. liter sammenlignet med den kollektive trafik siden 1980. Benzinprisen er nu så lav, at en privatansat lønmodtager kun skal arbejde noget under 3 minutter for at tjene til en liter benzin". Rådet opfordrer derfor til, at taksterne i den kollektive trafik halveres, og at benzin- og dieselaftgiften sættes op med en kr. pr. liter om året i en årrække.

Interview om benzinprisudviklingen til Jyllandsposten

Pressemeddelelsen havde som resultat, at **Kurt Hedevang** 24. november 2008 interviewede både Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen om benzinprisudviklingen til Jyllandsposten: "Forening: Benzinen burde koste 26 kr. per liter".

Samme dag fik RBT i en mail **opbakning fra trafikforsker Otto Anker Nielsen**, DTU Transport.

Artikel til Altinget om brændstofpriser og bilafgifter

Artiklen i Altinget /transport 16. december af **Ivan Lund Pedersen** havde følgende overskrift: "Nødvendigt med dyrere biler og brændstof samt afgifter på bykørsel. Disse tiltag skal modsvares af billig og fremragende kollektiv transport".

Pressemeddelelse og brev til skatteminister Kristian Jensen og transportminister Lars Barfoed i forbindelse med skatteforhandlingerne i Folketinget

Pressemeddelelse og brev 1. februar 2009 ved RBTs sekretær havde form af en opfordring til Folketingets partier og de to ministre: "**Skatteforhandlingerne må sikre CO2-reduktioner på trafikområdet efter at trafikaftalen svigtede. Derfor højere brændstofafgifter, kun fuld afskrivning af energiklasse A biler over firmaregnskaberne og aftrapning af befodringsfradrag for bilpendling**".

Henvendelserne til Lars Barfoed og til Kristian Jensen blev begge sendt videre til **SKAT**, som kommenterede RBTs forslag i en **svarskrivelse** henholdsvis 2. og 9. marts, dvs lige efter indgåelsen af skatteaftalen mellem regeringen og DF. Svaret opridsede de nye miljøtiltag på transportområdet, som skal fremsættes som lovforslag.

I den **fortsatte korrespondence** 9. og 11. marts mellem Ivan Lund Pedersen, som fandt svaret mangelfuldt, da det kun forholder sig til forslaget, fastslog Inger Hove fra SKAT, at yderligere information ikke gives, da der p.t. ikke er fremsat lovforslag i Folketinget.

Deltagelse i ATV-konferencen: "Dansk infrastruktur i det 21. århundrede"

I forbindelse med offentliggørelsen af rapporten "Dansk infrastruktur i det 21. århundrede", udarbejdet af ATV's Tænketank 2008, indkaldte ATV til debatmøde i Landstingssalen på Christiansborg 8. december 2008. ATV udsendte tillige en 8 sider skoleavis med titlen "November 2038, Fremtidsavisen. Akademiet for de tekniske videnskaber". Avisens side 5 omfatter et lækkert infrastrukturbillede i form af en 12-sporet motorvej! Fra RBT deltog Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen.

Rapportens afsnit om infrastruktur, som blev fremlagt af Lars Goldschmidt, DI, udmærkede sig ved overhovedet ikke at inddrage den kollektive skinnearbejds trafik i fremtidens infrastruktur. Rådet kritiserede ATV for at sætte sit image som uafhængig videnstank over styr ved i den grad at bemane sin tænketank med repræsentanter for de store interesseorganisationer og konsulentfirmaer og for ikke at have sat fokus på fremtidens kollektive transport.

Etablering af kontakt om planerne for motorvejsudvidelsen på Vestfyn

Jørgen Bjerring fra Vissenbjerg på Fyn har etableret kontakten til RBT via Ivan Lund Pedersen om planerne for udvidelse af motorvejen mellem Odense og Middelfart

Fejring af 1 årsdagen for Infrastrukturkommissionens rapport Deltagelse i konferencen Fremtidens transport

IDA, Danske Regioner og DI Transport inviterede i samarbejde med Transportøkonomisk Forening og ITS Danmark 15. januar 2009 til stort anlagt konference med deltagelse af en lang række aktører på transportområdet og afsluttende politikerdebat for at sætte fokus på status for den danske trafikplanlægning. For RBT deltog Leif Kajberg.

Deltagelse i høringsseminar om trængsel og kørselsafgifter

Seminaret blev arrangeret for Kommuneforum af Teknologirådet 26. januar 2009 i Landstingssalen på Christiansborg. Fra RBT deltog Ivan Lund Pedersen. I et nummer af Teknologirådets nyhedsbrev "Fra rådet til tinget om trængsel og kørselsafgifter" fra februar opsummeredes seminarets hovedkonklusion således: "Satellitbaseret "road pricing" har lange udsigter. Men "BroBizz-" og andre teknologier er klar."

Deltagelse i BVT-dag 2009: Trafik- eller byudvikling – kom hønen før ægget?

Byplan, Vej og Trafik under IDA afholdt sin årlige BVT-dag 27. januar 2009 i Ingeniørhuset med en lang række gode diskussionsoplæg, bl.a. ved Jens Rørbech: "Fingerplanen fra 1947", Peter Hartoft-Nielsen: "Fingerplan 2007" , Stig Prehn, Movia: "Sporvognenes betydning for Københavns udvikling" tillige med en lang række lokale cases. De fleste oplæg kan ses på IDAs hjemmeside. Fra RBT deltog Kjeld A. Larsen.

Deltagelse i "Vidensseminar om CO2 og transport" organiseret af IDA og DN

Vidensseminaret, som fandt sted 5. februar i Trekanten på Kalvebod Brygge, omfattede fire oplæg om transport og CO2-udslip ved henholdsvis Per Homann Jespersen fra RUC, Ole Kveiborg fra DTU, Martin Lidegaard fra Concito og Oskar Fröidh fra Kungliga Tekniska Högskolan i Sverige.

Fra RBT deltog Ivan Lund Pedersen, HansHenrik Samuelssen og Kjeld A. Larsen.

Deltagelse i præsentation af Klaus Illums bog "Om-tanke"

I anledning af udgivelse af sin ny bog "Om-tanke – ved vendepunktet ved vækstens grænser" inviterede Klaus Illum 10. marts en række personer, herunder Kjeld A. Larsen fra RBT, til en præsentation og diskussion af bogen i Diamanten. En af oplægsholderne var RBTs revisor Jens Junghans.

Interview til journaliststuderende om kollektiv trafik og klima

Jornaliststuderende Liv L. Petersen interviewede 16. marts Kjeld A. Larsen i forbindelse med et fællesprojekt om trafik og klima i Hovedstadsregionen

Region Hovedstaden og Region Sjælland

Begivenheder:

Regional udviklingsplan for Region Hovedstaden

Forslag til udviklingsplan blev sendt i høring af regionsrådet i marts måned, og en ganske enslydende Regional Udviklingsplan blev vedtaget og udsendt juni 2008

Københavns kommunes hørings svar

I sit høringssvar fra 21. april til forslag til Regional Udviklingsplan for Region Hovedstaden havde kommunen tre kritiske kommentarer til trafikafnittet, nemlig til forslaget om at udbygge indfaldsvejene mod København, til at trængselsafgifter ikke nævnes konkret, og til at Nordhavnsvej og evtl. havnetunnel ikke nævnes under prioriterede trafik anlæg. RBT er ganske enig med kommunen vedrørende de første kritikpunkter, men bestemt ikke det sidste, idet vi ikke støtter det biltrafikskabende projekt Nordhavnsvej og det endnu mere destruktive Havnetunnelprojekt.

16 hovedstadskommuner går sammen om forslag om etablering af betalingsring omkring København

Forslaget, som blev fremlagt i Berlingske Tidende 17. juni 2008, skal afhjælpe trængsels- og forureningsproblemer i København og vil indebære, at alle bilister skal betale 25 kroner i myldretiden og 10 kroner i de øvrige dagtimer, hver gang de kører ind eller ud af hovedstaden.

Ifølge beregninger, udarbejdet af konsulentfirmaerne Tetraplan, Cowi og Rambøll Nyvig, vil trafikken inden for betalingsringen falde med 23 %.

Provenuet på op til anslåede 2 mia. kroner om året skal anvendes til forbedringer af den kollektive trafik.

I Københavns kommune er der stor uenighed partierne imellem om placering af betalingsringen. Så sent som på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 12. november 2008 diskuteres effekten af hele fem alternative ringplaceringer.

Et flertal i Folketinget bestående af regeringen og DF, tillige med Frederiksberg kommune, går imod forslaget

Letbanesamarbejdet Ring 3 udsender rapport

Letbanesamarbejdet Ring 3, som består af 11 kommuner og Region Hovedstaden, offentliggjorde 25. september 2008 en rapport udarbejdet af COWI om de positive effekter af en letbane langs Ring 3. Det primære formål er at løse de massive trængselsproblemer på tværs af S-togsfingrene i hovedstadsområdet. Sigtet med offentliggørelsen af rapporten er at lægge pres på regeringen for at bevæge den til at inkludere ringlinien i den kommende trafikinvesteringsplan.

OECD udsender rapport om kystbeskyttelse i Storkøbenhavn

Den 8. oktober 2008 offentliggjorde OECD rapporten "Assessing Climate Change Impacts, Sea Level Rise and Storm Surge Risk in Port Cities: A Case Study on Copenhagen". Hovedbudskabet er, at øget kystbeskyttelse er billige for København end laden-stå-til over for klimaændringer.

RBT handlinger

Regional udviklingsplan for Region Hovedstaden

Deltagelse i Debatmøder

Regionsrådet afholdt **tre debatmøder** med samme dagsorden tre forskellige steder i regionen: 8. april på Axelborg (centrum), 28. april i Brøndby (syd) og 5. maj i Hillerød (nord)

Teknologirådet, som var arrangør af debatmøderne, inviterede Kjeld A. Larsen som en af tre oplægsholdere til at bidrage med et 5/10 minutters oplæg om Infrastruktur. De to øvrige oplægsholdere om Uddannelse og Natur og miljø var henholdsvis Torben Theilgaard fra RUC og Christian Ege fra Det Økologiske Råd

Ved alle tre møder viste den elektroniske afstemning en overvældende vilje til at prioritere udbygning af den kollektive trafik frem for investeringer i nye veje, både blandt de fremmødte borgere og regionens politikere

Kjelds oplæg blev siden hen indsendt som debatindlæg på regionens hjemmeside

Deltagelsen bibragte RBT et klækkeligt tilskud til rådets aktiviteter

RBTs Høringssvar til Forslag til regional udviklingsplan for Region Hovedstaden

Høringssvaret fra 15. maj udarbejdet af Kjeld A. Larsen slår bl.a. til lyd for at give den kollektive transport første prioritet, at prioritere trængselsdæmpende tiltag i København, eksempelvis via etablering af letbaner som fødelinier til den planlagte cityring, indførelse af trængselsafgifter i form af betalingsring, flere parkeringsrestriktioner, bilfri områder i nye byudviklingsområder og nej til havnetunnelløsninger.

NOAH ved Ivan Lund Pedersen og Bente Hessellund Andersen fremsender 20. maj ligeledes et **høringssvar: "Vedrørende Forslag til regional udviklingsplan for Region Hovedstaden"**.

Regional udviklingsplan for Region Sjælland

Udarbejdelse og indsendelse 28. april 2008 af **høringssvar "Vedrørende: Den regionale udviklingsstrategi for region Sjælland"** ved Ivan Lund Pedersen

Det understreges i høringssvaret, at alene en forbedring af den kollektive trafik kan sikre en mere bæredygtig trafikudvikling, bl.a. for ikke at påtvinge naboregionen Hovedstaden endnu flere trafikbelastninger.

Jernbanestrækningen Slagelse-Næstved

Rådsmedlem Ole Iskov sendte 18. april 2008 et brev til transportminister Carina Christensen om **reaktivering af Slagelse-Næstved banen**.

Da svaret - som ventet - ikke var tilfredsstillende, har Iskov siden stået i korrespondance med Lars Barfoed, og sagen er således ikke slut.

Pressemeddelelse 23. september underskrevet af Leif Mogens Kajberg og Kjeld A. Larsen: **"Genopret togtrafikken mellem Næstved og Slagelse"**.

Miljøministeriet løfter sløret for "Natur på skinner".

Ret overraskende meddelte Miljøministeriet 18. februar 2009, at **Nordea-fonden** har givet **36 millioner kr.** til at omdanne banestrækningen mellem Næstved-Slagelse-Skælskør til en 51 km lang **natur- og fritidssti**.

Udsendelse af pjece om reaktivering af Slagelse-Næstved banen

Den af Ole Iskov udarbejdede pjece udsendes i RBT's navn i marts 2009 til en række udvalgte organisationer, privatpersoner og pressen.

Flugten fra den kollektive trafik

I interview af Søren Astrup i Politiken 20. maj 2008 kommenterede Kjeld A. Larsen årsagerne til nedgangen i den kollektive bybustrafik og slår et slag for opgradering af den kollektive trafik via etablering af et letbanesystem på Københavns indfaldsveje.

Deltagelse i debatmøde om bæredygtig trafikpolitik i Furesø kommune

Oppositionspartierne S, SF, RV og Enhedslisten inviterede til debatmøde 8. september 2008 om bæredygtig trafikpolitik i Furesø kommune. De inviterede oplægsholdere var Claus Hansen, landsformand for Dansk Cyklistforbund og Kjeld A. Larsen fra RBT. Kjelds oplæg i form af en powerpoint præsentation kan ses på rådets hjemmeside. Præsentationen omfattede elementer til en manual til kommuner over tiltag til reduktion af transportsektorens drivhusgasudslip.

Høring vedrørende banetrafikken fra København mod vest/sydvest

Udsendelse af **pressemeddelelse** 29. november underskrevet af Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen med følgende opsummering: **"Ja tak til ny baneforbindelse fra København til Ringsted**. De 8 ekstra tog i timen i hver retning, der påtænkes indsat på den nye banestrækning, kan erstatte en 4-sporet motorvej stopfyldt med pendlerbiler. Dertil kommer ekstra tog på den eksisterende strækning".

RBT's initiativ til græsrodssamarbejde om trafikudvikling i Region Hovedstaden og Region Sjælland frem mod klimamødet i København 2009

Invitation til en lang række organisationer

Skrivelse med titlen **"Invitation til møde vedrørende samarbejde om trafikudvikling i Region Hovedstaden og Region Sjælland"** blev afsendt 27. juni 2008 til 17 lokale Agenda 21-centre, 8 lokaludvalg i København, en række lokalafdelinger af Dansk Cyklistforbund, af Danmarks Naturfredningsforening og andre græsrodsorganisationer.

Stormødet om samarbejde på trafik/klimafronten

Omkring 30 personer, repræsenterende 16 forskellige organisationer tog imod RBT's invitation til at komme til det koordinerende stormøde d. 11. september 2008

Dagsorden rummede seks oplæg forud for debatten om fælles fodslag:

Kjeld A. Larsen, RBT om handlingsanvisninger for bæredygtig trafik og forslag til samarbejdsområder

Bjørn Bauer, Grøn Trafik i Bycirklen om den planlagte Frederikssundsmotorvej i åben land

Kent Jensen, Agenda 21, Nørrebro om luftforurening

Erik Jørgensen, Agenda 21, Nørrebro om planlagt retssag mod luftforurening

Ole Iskov, RBT om genopretning af Slagelse-Næstved jernbanen

Peder Boas Jensen, Amager Vest Lokaludvalg om sammenhængen mellem bystruktur og trafik
Den lange debat resulterede i beslutning om i fællesskab at satse på tre samarbejdsområder: Frederikssundsvejen som udviklingseksempel uden motorvej, trafikfordampning – kan det lade sig gøre?, og udarbejdelse af fælles skrivelser til politiske instanser.

Frederikssundfingeren:

Folder: Frederikssundsfingeren som Vejviser til Fremtiden

Græsrodssamarbejdets første projekt blev udarbejdelsen af en folder med titlen Frederikssundsfingeren som Vejviser til Fremtiden, hvor den alternative vision til at bygge en Frederikssundsmotorvej i det åbne land er at etablere et trafikdemonstratorium langs den eksisterende Frederikssundsvej, bl.a. i form af hyppig S-togsdrift, letbane fra Herlev over Nørrebro til Nørreport, pendlerbusser der forbinder S-tog med de store arbejdspladser, intelligent trafikstyring.

Bag pjecen stod i alt 13 organisationer, hvoriblandt fem organisationer varetog det praktiske samarbejde: Gøn Trafik i Bycirklen, Kulturøkologisk Forening i Albertslund, Kastaniehøj Grundejerforening, Danmarks Naturfredningsforening og Rådet for Bæredygtig Trafik.

Notat: Hvor skal trafikken fra Frederikssundsvejen hen? 9. november 2008

Et syv siders notat om trakstrømme og trafikspring i forbindelse med den planlagte motorvej i åben land blev udarbejdet af **Kåre Fog**. Notatet blev forelagt trafikforsker Otto Anker Nielsen på DTU for kommentarer.

Notat: Nogle tal om CO₂-regnskab for Frederikssundsfingeren 28. november

Et tre siders notat om CO₂-udslip ved forskellige køreruter blev udarbejdet af **Kåre Fog**. Hovedkonklusionen er, "at den største effekt på CO₂-regnskabet er den effekt, der ligger i at motorvejen i sig selv skaber mere biltrafik".

Notat: Klimakonsekvenser af en ny Frederikssundsmotorvej" 21. januar 2009

I et seks siders notat udarbejdet af Per Homann Jespersen og Martin Lidegaard for Concito gennemgås det, hvorledes fem forskellige faktorer påvirker CO₂-udslippet i forbindelse med konstruktion af nye motorvejsstrækninger.

Concito's ledsagende pressemeddelelse har overskriften: "**CO₂-beregninger for en ny Frederikssundsmotorvej er tvivlsomme**".

Strategimøder hos DN om Frederikssundsmotorvejen

I sin rolle som en af de vigtige samarbejdspartnere omkring modstanden mod den planlagte Frederikssundsmotorvej i åben land indbød Danmarks Naturfredningsforening to gange til strategimøde, første gang 20. oktober, anden gang 5. november. For rådet deltog HansHenrik Samuelsen og Kjeld A. Larsen.

Lobbyarbejde i form af breve til ansvarlige ministre og kontakter/møder med politikere

Brev til **transportminister Lars Barfoed** 16. september ved Povl Markussen, leder af Kulturøkologisk Forening i Albertslund, svar fra Lars Barfoed 7. oktober.

Brev til **miljøminister Troels Lund Poulsen** 2. oktober ved Povl Markussen, svar fra miljøminister Troels Lund Poulsen 14. november.

Nyt brev til **transportminister Lars Barfoed** 10. oktober ved Povl Markussen. **Invitation til statsminister Anders Fogh Rasmussen om kanotur på Værebros Å** i form af åbent brev 17. oktober, underskrevet i fællesskab af Peter Madsen, medlem af byrådet i Roskilde for venstre, og Kåre Fog, Grøn Trafik i Bycirklen og Annette Kristensen, Kastaniehøj grundejerforening.

DN-notat: "Helhedsløsning i Frederikssundsfingeren – den langsigtede vej for klima og trafik" afsendes 20. november 2008 af DN's nye direktør René la Cour Sell til **transportminister Lars Barfoed**. Notatet blev udarbejdet af Nora Skjernaa Hansen og Marie Valentin Beck som sagsbehandlere.

DN's notat udsendes i **revideret udgave** 12. december 2008.

Transportminister Lars Barfoed besvarede skrivelsen fra DN's direktør René la Cour Sell 7. januar 2009.

Skrivelse 21. november 2008 til **Vejdirektoratet** fra DN ved Nora Skjernaa Hansen for at få oplysninger om forsinkelser i spidsbelastningstimen for bilisterne på de store indfaldsveje mod København, og svar fra Vejdirektoratet 26. februar 2009.

Brev til partiformand **Helle Thorning-Schmidt** 25. november ved Povl Markussen, formand for Kulturøkologisk Forening i Albertslund.

Helle Thorning-Schmidt sender skrivelsen videre til Socialdemokraternes **trafikordfører Magnus Heunicke**.

Opfordring 25. november til **Enhedslistens trafikordfører Per Clausen** fra Povl Markussen om at stille spørgsmål til transportminister Lars Barfoed vedrørende de samlede CO2-effekter ved anlægsprojekter. Opfordringen blev imødekommet.

Skrivelse til **finansminister Lars Løkke Rasmussen** i dennes egenskab af formand for regeringens ministerudvalg til koordinering af kommende trafikplan 25. november ved Povl Markussen, svar fra Lars Løkke Rasmussen 7. januar 2009.

Skrivelse 8. januar til **Ministerudvalget vedrørende Trafikinvesteringsplanen og Folketingets Trafikudvalg** med overskriften **"Alvorligt misvisende påstande om Frederikssundsmotorvejen** med syv kritikpunkter, underskrevet af Annette Kristensen, Povl Markussen og Kåre Fog.

Svar 13. februar på henvendelsen til ministerudvalget fra **transportminister Lars Barfoed**.

Henvendelse til og **møde** 12. januar på Christiansborg med **Pia Olsen Dyhr, trafikordfører og medlem af FT's trafikudvalg for SF**.

Henvendelse 12. januar med opfordring om et fælles møde til **formanden for Det Radikale Venstre Margrethe Vestager**, som sidder med i trafikforhandlingerne, underskrevet af Povl Markussen på vegne af Kulturøkologisk Forening i Albertslund, Grøn Trafik i Bycirklen, Kastaniehøj Grundejerforening og RBT

Artikler, læserbreve og interview til/med pressen og i TV2 Lorry

Motorveje er forældede – her er en intelligent trafikløsning til Frederikssund

Artikel til støtte for det fælles vejviserprojekt i **Politiken** 1. oktober ved RBT's sekretær **HansHenrik Samuelsen**. I artiklen påpeges det uheldige i, at forskellige trafikformer skal konkurrere med hinanden i stedet for at blive samordnet under én trafikplanmyndighed.

Email 28. oktober fra **Ivan Lund Pedersen** til **Asger Liebst, Informations trafikmedarbejder** med titlen: "Frederikssundsfingeren, det som VD ikke vil undersøge, CO2, betalingsring m.v."

Asger Liebst skriver en række rigtig flotte **artikler i Information**, som er yderst kritiske over for iværksættelsen af det planlagte motorvejsprojekt:

Asger Liebst: Motorvejsplan er en miljøbombe, Information 10. november 2008

Asger Liebst: Massakre på naturen for fire minutters tid, Information 11. november 2008

Artikel af **Ivan Lund Pedersen** i Altinget 11. november **"Trafikprognoser – politik eller videnskab?"** I artiklen sættes et kritisk blik på trafikprognosers påståede neutralitet.

Læserbrev i **Information** 18. november af **HansHenrik Samuelsen** "Fingerplanens trafik".

Artikel af **Povl Markussen** i **Albertslund lokalavisen** 29. november "Motorvejen afgøres nu".

Pressemeddelelse 8. december fra **Kulturøkologisk Forening i Albertslund** "Så kom det: Regeringen foreslår mere motorvej ud gennem Vestskoven i trafikinvesteringsplanen" ved **Povl Markussen**.

Pressemeddelelse 8. december i forbindelse med offentliggørelsen af regeringens trafikinvesteringsplan fra **Grøn Trafik i Bycirklen** ved Jørgen Lodal.

Artikel i **Politiken** 12. december af Povl Markussen med titlen **"Vejsidebomber under trafikplanen"**.

Pressemeddelelse 14. december fra **RBT** ved Ivan Lund Pedersen med titlen **"Vejdirektoratets analyser bag store vejplaner er ensidige, forældede og derfor**

ubrugelige". Det understreges, at Vejdirektoratets tidligere afvisning af alle forslag om at analysere roadpricing, højere benzinpriser og tidsgevinster for kollektive trafikanter med regeringens nye trafikplan nu gør fortidens analyser ubrugelige, herunder plangrundlaget for Frederikssundsmotorvejen.

Dobbeltinterview ved **Jakob Hvide Beim** i **Politiken** 21. december med Ballerups borgmester **Ove Dalsgaard**, som er tilhænger af en Frederikssundsmotorvej og **Kåre Fog**, formand for Grøn trafik i Bycirklen: "Du tænker kun på dyrene".

Interview ved **Jakob Hvide Beim** i **Politiken** 28. december med bl.a. Ivan Lund Pedersen "**Trafikplaner skaber tvivl om vejprojekter**".

Klageskrivelse 7. januar til **TV2 Lorry** om ensidig TV-journalistik til gunst for motorvejstilhængerne fra Annette Kristensen, formand for Kastaniehøj grundejerforening.

I **Interview** 9. januar i TV2 Lorry med Annette Kristensen får motorvejsmodstanderne lejlighed til at fremføre sine synspunkter.

Pressemeddelelse med hele **seks dokumentbilag** 7. januar fra RBTs pressesekretær Ivan Lund Pedersen med overskriften "Vejdirektoratets postulerede indtægter (tidsgevinster) på 8,1 milliard kr. ved bygning af en Frederikssundsmotorvej er rene Stein Bagger indtægter uden hold i virkeligheden. Roadpricing og udbygning af den kollektive trafik vil kune fjerne denne mere end luftige indtægt."

Artikel 9. januar i **Frederikssunds Avis** med overskriften "Motorvejstilhængere i Frederikssund tager fejl", hvor motorvejsmodstandernes kritik af erhvervsfolks argumenter for at få motorvejen forlænget helt til Frederikssund bliver behandlet.

En **pressemeddelelse** 12. januar fra RBT med overskriften "**Opfordring til Folketingets partier i anledning af igangværende trafikforhandlinger**" omfattede bl.a følgende opfordring: "Udbyg ikke indfaldsvejene til København og byg ikke en Frederikssundsmotorvej. Større vejkapacitet mod København vil give større trængsel, mere luftforurening og mere støj i centralkommunerne".

Åbent brev fra ny lobbyorganisation Venstre Trafikforum i Hovedstadsområdet

Den nyoprettede lobbyorganisation af indflydelsesrige venstrepolitikere i Hovedstadsregionen med Steffen Kjær Johansen som initiativtager henvendte sig 10. januar 2009 med "**Åbent brev til Regeringen fra venstre i Hovedstadsområdet**" for at påvirke de pågående trafikforhandlinger med følgende budskaber: Frederikssundsmotorvejen skal forlænges helt til Frederikssund, og roadpricing og bompengge er alt for dyre og overflødige værktøjer. Så sandelig en magtfuld lobby med stor genklang blandt regeringspartierne.

Interviewartikel i **Roskilde Dagbladet** 23. januar, dvs dagen efter foretrædet i Folketinges Trafikudvalg, med overskriften "Modstander: Sognepolitik i ny motorvej", signeret Kimer. For første gang påpeges det offentligt, at der er gået sognerådspolitik i sagen: finansminister Lars Løkke Rasmussen og Klaus Hækkerup skal kunne fremvise resultater i deres Frederikssundkreds.

"Motorvejsmodstanderne erkender nederlaget!"

Opsummering af det tabte slag i form af **fingeret udtalelse til AP** 27. januar ved Povl Markussen

Interviewartikel i **Information** 28. januar ved Asger Liebst med overskriften "Politikere finder nye argumenter for omstridt motorvej", hvor bl.a. Kåre Fog udtalte sig om politikernes ændring af deres argumentationen fra et trængselsproblem til et ønske om erhvervsudvikling i Frederikssund.

Artikel 28. januar i **Frederiksborg Amtsavis** af **Christian Friis Bach**, folketingskandidat for Det Radikale venstre med overskriften "Motorvej til Frederikssund er en historisk fejltagelse". Artiklen er således en kritik af Det Radikale Venstres deltagelse i Trafikforliget.

Interviewartikel "**Stor vrede over ny motorvej**" i **Dagbladet Roskilde** 30. januar med Annette Kristensen, dvs efter at Trafikaftalen er vedtaget, undertegnet Kimer.

Interview i **TV2 Lorry** med **Kåre Fog** i form af båndet optagelse fra Værebros Ådal.

Kontakt med Movia

Email fra **Kåre Fog** 3. december til planlægningschef Per Gelleret indeholdende opfordring til **et møde med Movia** om Movias syn på indsætning af pendlerbusser som en del af

løsningsforslagene forbundet med projekt Frederikssundsfingeren som trafikdemonstratorium.

Foretræde for Folketingets Trafikudvalg:

Kulturøkologisk Forening i Albertslund have foretræde 30. september.

Et koordineret foretræde fandt sted 22. januar 2009 med deltagelse af syv personer fra de fire samarbejdende organisationer: Kulturøkologisk Forening i Albertslund, Grøn Trafik i Bycirklen, Kastaniehøj Grundejerforening og RBT. I sin præsentation ved Kåre Fog blev hovedvægten lagt på, at trængselsproblemerne netop på Frederikssundsvejen er til at overskue sammenlignet med langt større trængselsproblemer på de eksisterende motorveje mod København, og at alle koncentrationer af større arbejdspladser ligger i tilslutning til den eksisterende Frederikssundsvej. Begge argumenter blev illustreret ved præsentationen af kort, det første ved et kort fra 2008 over trængslens omfang fra Vejdirektoratet, det andet ved eget nytegnet kort til lejligheden: "**Kort over Frederikssundsfingeren**". Fra Venstres (Kristian Pihl Lorentzen og Flemming Damgaard Larsen) og Socialdemokraternes (Klaus Hækkerup) repræsentanter blev vores lokaliseringsargument forsøgt imødegået med et nyt vækst argument: det er netop meningen med etableringen af den ny motorvej, som løber gennem åben land, at den skal bidrage til at skabe nye arbejdspladser langs motorvejen, dvs en strategi som er ganske i modstrid med regeringens landsplandirektiv Fingerplan 2007.

Debatmøde hos Politiken

I samarbejde med Politiken ved journalist Ellen Ø. Andersen arrangerede RBT et debatmøde 5. februar 2009 med titlen "**Hvordan knækker vi kurven?**" i Politikens Hus. Fire debatdeltagere var indbudt: transportminister Lars Barfoed, direktør for Movia Johannes Sloth, formand for Concito Martin Lidegaard og fra vor egen NGO Frederikssundsmotorvejsmodstandsverbanden Annette Kristensen fra Grøn trafik i Bycirklen. På det velbesøgte debatmøde fik græsroddernes repræsentant det største bifald, mens transportministeren måtte indrømme, at den indgåede aftale ikke kan få kurven knækket inden aftalens udløb i år 2020.

Fra RBT brugte HansHenrik Samuelson og Kjeld A. Larsen megen tid og energi på at få debatmødet i stand, først og fremmest betinget af transportministerens travle kalender.

Evaluering, bowling og middag

Motorvejskombatanterne afholdt evalueringsmøde 6. marts 2009 og fastslog, at slaget først er tabt, når motorvejen er en kendsgerning. Ny strategi og metoder i et fremtidigt samarbejde blev diskuteret.

I **DSBIdag** 24.februar 2009 i en interviewartikel med overskriften "**Hvis jeg var trafikminister**", hvor samtlige trafikordførere blev stillet de samme spørgsmål, fik motorvejsmodstanderne en alliancepartner blandt forligspartierne, nemlig Johs. Poulsen, Det Radikale Venstre. På spørgsmålet: "Hvad ville du have gjort anderledes, hvis du havde siddet for bordenden i forhandlingerne?" Det opløftende svar var: "Jeg ville have udbygget flere baner og dobbeltspor. Jeg ville blandt andet have udbygget S-togsnettet til Frederikssund i stedet for at bygge en motorvej. På den måde ville vi kunne have eksperimenteret med og gået foran i kampen for den kollektive trafik."

Jamen dog, en af forligspartierne har lært af vor trafikdemonstratorium tanke. Så det lysner forude!

Evalueringen afsluttedes med bowling og middag i Høje Tåstrup.

Nyt fællesprojekt: Genåbning af Ladegårdsåen

En række NGO'er og en tegnestue er på en række møder 28. januar, 23. februar og 11. marts 2009 gået i gang med at drøfte stiftelsen en ny forening for opbringning af Ladegårdsåen med formålet at skabe et byrums- og trafikdæmpningsprojekt med bæredygtighedsperspektiv i Åboulevarden og Rantzausgade. Fra RBT deltager HansHenrik Samuelson og Kjeld A. Larsen, fra Agenda 21 Center Indre Nørrebro Erik Jørgensen og Lone Vendelhaven, fra Frederiksberg DN Marianne Wiltrup og fra Tegnestuen 1:1 Landskab Jacob Kamp. På vegne af RBT ansøges om puljemidler fra Indre By Lokaludvalg til oprettelse af forening, fremstilling af materiale til visualisering af projektet og afholdelse af borgermøde.

Bidrag til transportkursus på DTU Transport

På kursus om bæredygtig transport, organiseret af Maria Josefina Figueroa, bidrog Kjeld A. Larsen 24. februar 2009 med en powerpoint præsentation om RBTs aktiviteter inden for temaet **"Sustainable Transportation: Stakeholder participation"**. Det var en fin oplevelse med de ganske mange studerende. Det største forarbejde bestod i at udforme præsentationen på engelsk.

Københavns kommune

Positive tiltag

Nordhavnen

Planerne om udvikling af Nordhavnens areal på 200 hektar til ny bæredygtig bydel tager form i 2008

Københavns kommune og Arealudviklingsselskabet I/S afholdt to borgermøder i april 2008.

Programmet d. 15. april omfattede bl.a. et foredrag ved design director Malcolm Smith fra Arup i UK om den planlagte bæredygtige bydel Dongtan i Shanghai og et foredrag ved Jerome Frost, Head of Design, Olympic Delivery Authority i London om bæredygtig udvikling af OL-byen 2012 i London.

Vedtagelse 2008 af "Københavns Agenda 21-Plan 2008-2011, København som verdens miljømetropol"

Visionen omhandler fire temaer: Verdens bedste cykelby, Centrum for verdens klimapolitik, En grøn og blå hovedstad og En ren og sund storby
En overordnet målsætning er nedbringelsen af CO₂-udledningerne med 20% i 2015 sammenlignet med 2005. Planen rummer bl.a. målsætning for reduktion af støj og luftforurening fra trafikken.

Indførelse af Miljøzone i København 1. sept. 2008

Miljøzonen medfører, at alle dieseldrevne lastbiler og busser på over 3,5 tons skal forsynes med partikelfiltre for at måtte køre i zonen.

Indførelse af forbudszone for store lastbiler i Indre By fra 1. december 2008

Forslaget om at indføre en forbudszone for store lastbiler over 18 ton i Indre By var en mærkesag for overborgmester Ritt Bjerregaard, men forslaget blev i oktober indtil videre kasseret af teknik- og miljøborgmester Klaus Bondam. Formålet har primært været at undgå højresvingsulykker. En uvildig rapport konkluderede, at den omvej, som store lastbiler skal køre i forbindelse med forbudszonen, vil føre 400.000 ekstra højresving med sig årligt og således udgøre en endnu større risiko for trafikulykker.

På et møde i Borgerrepræsentationen i slutningen af november vedtog et flertal bestående af S, SF og Ø at oprette forbudszonen pr. 1. december. Fra terminalen i Nordhavnen skal lastbilerne nu køre via Ring 2 til Lyngby uden om byen, via Gentofte kommune, mens Nørre Voldgade og Nørreport forskånes for den tunge lastbiltrafik.

Bilfri brogader:

Trafikforsøg på Nørrebrogade fra 1. oktober til 31. december 2008:

Visionen for Nørrebrogade er at forbedre byrummet og bylivet samt at skabe bedre forhold for cykler og bussernes fremkommelighed. Visionen skal bl.a. realiseres ved at få de bilister væk fra gaden, som udelukkende bruger Nørrebrogade som gennemkørselsvej.

Erfaringerne fra trafikforsøget skal indarbejdes i en helhedsplan for Nørrebrogade.

Deltagelse i workshoppen "Mere byliv på Nørrebrogade"

Workshoppen, som fandt sted i Nørrebrohallen 16. februar, havde til opgave at indsamle ideer fra borgerne på Nørrebro vedrørende næste fase af trafikforsøget: mere plads til byliv. Et stort og vidtspændende katalog af ideer blev indsamlet via arbejdet i en række nedsatte grupper. Fra RBT deltog Kjeld A. Larsen.

Etablering af nye underjordiske parkeringsanlæg sættes i bero:

Planen om at bygge 4.000 nye parkeringspladser i underjordiske siloer må opgives i november 2008. P-pladserne bliver for dyre, idet regeringen og DF har fatsfrosset indtægter fra p-ordninger på 2007-niveau. Samtidig må planen om at nedlægge 1.000 gadeparkeringspladser opgives. Det foreslås tillige, at eksisterende gadeparkeringspladser omdannes til skråparkeringspladser for at opnå større parkeringskapacitet. Der bygges dog lystigt på anlæg i Leifsgade og Nørre Allé.

Udkast til "Klima København – en vision og en plan" offentligøres

Kommunen offentliggjorde sit udkast til klimaplan 17. marts 2009 i den vindomblæste suite på 25. sal af det endnu ikke færdigbyggede Hotel Crowne Plaza Copenhagen Towers i Ørestaden med introduktion af alle syv borgmestere, der fremsætter planen i enighed. Planen, som er i høring indtil maj, har som målsætning en 20 % CO₂-reduktion fra 2005 til 2015 og en vision om CO₂-neutralitet i 2025.

Fra RBT deltog Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen.

Negative tiltag

Fortsat planlægning af flere nye byprojekter – trods finansiel krise

I slutningen af 2008, efter finanskrisens fremkomst, opstår en ny alliance mellem partierne i Borgerrepræsentationen til højre og venstre for Socialdemokraterne om at prioritere færdiggørelsen af eksisterende byudviklingsområder, eksempelvis Ørestaden, frem for at igangsætte flere nye projekter

Byudviklingsprojekt for Marmormolen og Langliniespidsen

I slutningen af oktober offentliggjordes resultatet af den internationale arkitektkonkurrence for Marmormolen og Langlinie-spidsen i Københavns Havn. Vinderprojektet af den amerikanske arkitekt Steven Holl omfatter to store tårne på begge sider af havneløbet, som skal forbindes med en 65 meter høj offentlig gangbro. Tårnene betegnes som Københavns nye vartegn. Marmormolen skal omfatte en kommende FN-by.

Nordhavnsvejen

Offentliggørelse af VVM-redegørelse for konsekvenserne af Nordhavnsvej

I december offentliggjordes den VVM-redegørelse, som beskriver konsekvenserne ved de to forslag til en Nordhavnsvej, som skal bygges mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavn.: en kombineret vej og tunnel (den billigste løsning) og en tunnel hele vejen (den dyreste løsning). Den biltrafikgenererende Nordhavnsvej skal bygges som led i en aftale mellem Københavns kommune og regeringen fra 2005.

RBT handlinger

Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011

Agendaplanen handler om ambitionen at blive verdens miljømetropol

RBT ved Bente Hessellund Andersen, Kjeld A. Larsen og Ivan Lund Pedesen indsendte 25. april et høringssvar: **"RBT har følgende kommentarer til de trafikale aspekter ved Forslag til Københavns Agenda 21-plan 2008-2011"**

Overordnet roses planen. På trafikområdet fremføres en række forslag, der kan bidrage til at gøre København til miljømetropol: begrænsning af udbuddet af parkeringspladser, nedsættelse af hastighedsgrænser for biler, foranstaltninger til reduktion af bilpendlertrafikken.

Deltagelse i debatmøde arrangeret af foreningen Grønnere København NU

Som oplægsholdere til debatmødet 13. maj på Kroteket, Blågårdspalads til at diskutere en **helhedsorienteret grøn trafikløsning på Nørrebro** var inviteret følgende: Anne Vang (S), Lars Dueholm (V), Malene Freudendal-Pedersen (DAC) og Kjeld A. Larsen (RBT). Desværre blev et socialdemokratisk trafikperspektiv ikke fremlagt, idet Anne Vang udeblev

Repræsentation i nyetableret Agendacenter for Indre By-Christianshavn

I henvendelse juni 2008 fra den kommende centerleder Jens Hvass for det planlagte Agenda 21-center Indre By-Christianshavn opfordredes RBT til at støtte, at rådsmedlem Kal Vogt-Nielsen indtræder i centrets bestyrelse som repræsentant for interesseorganisationen RBT. Indstillingen kan RBT kun være yderst tilfreds med.

Agenda 21-center Indre By-Christianshavn, som siden hen blev omdøbt Miljøpunkt Indre By-Christianshavn, har fra januar 2009 fået fælles adresse med det ligeledes nyoprettede Indre By Lokaludvalg i lokaler på Rådhuspladsen 77.

Carlsberg

Behandling af høringssvar: Forslag til lokalplan Carlsberg II med kommuneplantillæg

Rådet modtog 25. juni tilbagemelding fra Københavns kommune på sit høringssvar fra 20. februar 2008 "**Vedrørende planlægning af "Carlsberg II". Indkaldelse af ideer og forslag til miljøvurdering**", udfærdiget af Bente Hessellund Andersen og Ivan Lund Pedersen, og samtidig udsendtes en Hvidbog med svar på i alt seks høringsforslag.

Rådets forslag om at etablere Carlsbergområdet trafikalt som en mønsterby, bl.a. ved højst at tillade anlæg af 1.000 parkeringspladser til handicappede bilister, servicetrafik og delebiler, samt om etablering af letbaneshuttle fik medfølgende kommentar: "Henvendelse giver ikke anledning til ændringer i intentionerne for det foreslåede Kommuneplantillæg."

Borgermøde om Carlsberg

Københavns kommune afholdt borgermøde 26. august 2008 på Carlsberg om rammelokalplan for Carlsbergområdet

For RBT deltog Kjeld A. Larsen, som i sit indlæg om den bæredygtige bydel kritiserede den planlagte ikke-bæredygtige trafikadgang til området i form af en øget bilbelastning af de tilgrænsende boligområder.

Invitation fra arkitektfirmaet Entasis til drøftelse af bæredygtig byudvikling i Nordhavnen

Entasis, som vandt konkurrencen om Carlsberg byudviklingsprojektet, inviterede RBT til et inspirationsmøde om udvikling af et bæredygtigt transportsystem i forbindelse med Nordhavnsprojektet, idet arkitektfirmaet vil byde ind med et forslag i den internationale konkurrence.

Mødet fandt sted 18. august med deltagelse af Christian Cold og Signe Cold fra Entasis og Bente Hessellund Andersen, Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen fra RBT

Deltagelse i Indre By Lokaludvalg

Lokaludvalgenes grundlag er en beslutningen i Borgerrepræsentationen 13. oktober 2005 om at etablere lokaludvalg i alle bydele i løbet af valgperioden 2006-2009.

I efteråret 2008 etablerede Københavns Kommune et lokaludvalg i Indre By.

Om formålet med Indre Bys Lokaludvalg står følgende på udvalgets hjemmeside: "Lokaludvalget skal være bindeled mellem Københavns Borgerrepræsentation og Indre Bys borgere. I spørgsmål, der har særlig betydning for Indre By, skal lokaludvalget derfor sikre dialogen mellem københavnere i bydelen og politikerne i Borgerrepræsentationen.

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

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

Lokaludvalget har desuden til opgave at fremme demokrati-, kultur- og netværksaktiviteter og har til dette formål en pulje på ca. 2,4 mio. kr. årligt.

Indre By Lokaludvalg skal også lave bydelsplanlægning i samarbejde med Økonomiudvalget i Københavns Kommune."

På et repræsentantskabsmøde 22. september 2008 blev der valgt 16 medlemmer til lokaludvalget fra en række organisationer, som har aktiviteter i Indre By, herunder Kjeld A. Larsen fra Rådet for Bæredygtig Trafik. Som første og anden suppleant for Kjeld er indvalgt

henholdsvis HansHenrik Samuelson og Thomas Otzen. Blandt de 16 repræsenterede organisationer er bl.a. Håndværkerforeningen i København, Københavns City Center, Dansk Flygtningehjælp, Natteravnene, Det Grønlandske Hus, Ældrerådet i Indre By, Lejernes LO i Hovedstadstaden, Gammelholm Beboerforening, Langlinie Lystbådehavns Bådelaug og Miljøpunkt Indre By-Christianshavn. Lokaludvalget omfatter tillige syv politikere, som er udpegede medlemmer af hver af de partier, som sidder i BR. De politiske repræsentanter må ikke samtidig sidde i BR, men skal i modsætning til organisationsrepræsentanterne bo i bydelen.

Den endelige godkendelse af de valgte medlemmer skete på et møde i BR 9. oktober. Det første møde i lokaludvalget blev afholdt 28. oktober 2008, hvor udvalget konstituerede sig med Bent Lohmann, Nansensgade Netværk, som formand og to viceformænd.

Lokaludvalget afholder møder en gang om måneden og har tillige afholdt tre lørdagsmøder for at drøfte arbejdsform, principper for uddeling af puljemidler, visioner for bydelens udvikling og arbejdet i de forskellige arbejdsgrupper, som er blevet nedsat, fire i alt: Byudvikling, Børn og unge/kultur/idræt, Ældre/integration/beskæftigelse/social/sundhed og Kommunikation. Kjeld er kontaktperson for byudviklingsgruppen. Lokaludvalget har en heltidslønnet sekretær og har fået fast bopæl, sammen med Miljøpunkt Indre By-Christianshavn, på Rådhuspladsen 77.

LU er ved at finde sin arbejdsform, herunder sin rolle i forhold til kommunens forskellige forvaltninger og til borgerinddragelsesprocessen. Et uventet stort antal startredegyrelser (går forud for udarbejdelse af lokalanplansforslag) og lokalplansforslag forelægges LU, som har brugt megen energi på at arrangere borgerhøringer og udarbejde høringssvar. Det mest dramatiske høringssvar har været lokalplansforslaget om Bryghusgrunden, hvor Realdania vil bygge et nyt hovedsæde, men hvor borgermøde og høringssvar vendte tommelfingeren nedad. Blandt andre startredegyrelser/lokalplansforslag kan nævnes Industriens Hus, Tivolikanten, Kommunehospitalet og Krystalgade 12, dvs Synagoge-grunden. Forude ligger det store arbejde med at udarbejde visioner for havneområdet og en bydelsplan.

Københavns bystyre er blevet meget 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 progressivt og visionært sigte, eksempelvis etablering af en fodgængerstrategi, udarbejdelse af en klimaplan og oprettelse af lommeparker.

Det store fremtidige spørgsmål er, om og i hvilket omfang et lokaludvalg evner at præge bydelens udvikling på indbyggernes og ikke på forskellige kapitalinteressers præmisser.

Deltagelse i debatmøde om klimaplan for Københavns kommune

På debatmødet, som fandt sted 24. november, fremlagdes planlægningsprocessen for Københavns Kommunes klimaplan. Til debatmødet var indbudt repræsentanter fra bl.a. kommunens lokaludvalg og agenda 21-centre.

Studiekreds og udarbejdelse af høringssvar til kommunens klimaplan

Med Jens Hvass, leder af Miljøpunkt Indre By-Christianshavn og medlem af Indre By lokaludvalg, som initiativtager er blevet etableret en studiekreds omkring Københavns kommunes klimaplan. I kredsen deltager bl.a. repræsentanter fra Klimabevægelsen og for RBT Kjeld A. Larsen, som har udarbejdet et notat om planens transportafsnit. Studiekredsens endelige mål er udarbejdelse af et høringssvar til Klimaplanen.

Arbejdsprogram 2007-2008

På årsmødet april 2008 blev følgende arbejdsprogram på tre punkter vedtaget:

1. Rådet vil forsøge at skabe alliancer mellem græsrodsorganisationer (f.eks. Agenda 21-centre, lokaludvalg, lokalafdelinger af Dansk Cyklistforbund, Økologisk Råd) med henblik på at opstille konkrete handleplaner for, hvordan København kan forvalte sit navn som "Verdens Miljømetropol". For Rådet er begrebet "Miljømetropol" forbundet med f.eks.: bilfri bydele i de nye byudviklingsområder, opstramning af parkeringsrestriktioner, etablering af betalingsring, stop for udbygning af motorveje samt opprioritering af fremkommelighed for cyklister og gående og samspillet mellem

- de bæredygtige transportformer. Formålet er i fællesskab hurtigst muligt at komme i dialog med politikerne, inden Danmark i 2009 skal være vært for FN's klimatopmøde.
2. Rådet vil færdiggøre sit påbegyndte arbejde med "Manual til kommunerne om tiltag til nedbringelse af drivhusgasudslippet fra transportsektoren" samt arbejde for, at en trykt udgave bliver distribueret til kommunerne inden afholdelse af klimamødet i 2009
 3. Rådet vil løbende blande sig i aktuelle trafikpolitiske debatter i form af høringssvar, artikler og pressemeddelelser.

Lige som det har været tilfældet i de senere år har rådet levet op til tredje punkt i sit arbejdsprogram, og vi er givet blevet en mere kendt og anvendt medspiller/modspiller i den aktuelle trafikpolitiske debat. Så et lignende punkt er unødvendigt at have med i et arbejdsprogram fremover.

Arbejdsprogrammets punkt et var en gentagelse af et tilsvarende punkt i arbejdsprogram 2006-2007. Men i løbet af efteråret 2008 blev punktet til virkelighed via dannelsen af en paraplyorganisation for NGO'er med interesse for udvikling af bæredygtig trafikudvikling i Hovedstadsregionen og efterfølgende igangsættelse af to projekter: Frederikssundsfingeren som trafikdemonstratorium og på det seneste Genåbning af Ladegårdsåen. Nu gælder det om at holde alliancen i live og iværksætte en række iøjefaldende projekter med skiftende alliancepartnere.

Hvad arbejdsprogrammets punkt 2 vedrørende udarbejdelse af kommunemanualen angår så har vi ikke haft det fornødne overskud til at færdiggøre denne aktivitet. Det blev i løbet af året besluttet at opsplitte manualprojektet i form af en kortere powerpoint præsentation, som kan anvendes ved given lejlighed, og en mere omfangsrig manual med gode eksempler fra kommuner i Danmark og fra udlandet til placering på foreningens hjemmeside. En ikke diskuteret powerpoint præsentation har været anvendt ved forskellige lejligheder i løbet af 2008 og ligger til beskuelse på hjemmesiden. Arbejdet med den grundige manual med eksempler har ligget stille et stykke tid. Spørgsmålet er, om det ikke er for ambitiøst at færdiggøre det omfattende manualarbejde. I virkeligheden foreligger der nu i officielt regi ret gode manualer, som kommuner kan anvende med udbytte. Dels har Odense kommune til intern brug udarbejdet en manual med titlen "Trafik og mobilitetsplan. Værktøjskasse, maj 2008, dels har KL i forbindelse med lanceringen af CO₂-beregneren udgivet et "Virkemiddelkatalog. CO₂-beregning", KL og Klima- og energiministeriet, december 2008. Rådet har overvejet at henvende sig til Odense kommune med en forespørgsel om udgivelse af en manual i fællesskab. Men den centrale problemstilling er nu snarere, at det er den nødvendige politiske vilje som er en mangelvare, mens de nødvendige virkemidler er velkendte.

Organisatorisk

På generalforsamlingen 7. april 2008 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, Karl Vogt-Nielsen, Thomas Otzen, Bruno Schwede, Gunnar Bjørn Thomsen og som suppleanter Ole Iskov og Leif Mogens Kajberg. Jens Junghans blev genvalgt til revisor.

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

Dødsfald, tidligere medlem af RBT's bestyrelse: Ole Dybbroe

Ole, som var med til at stifte RBT, var ophavsmand til formulering af en af RBT's centrale målsætninger: Nedlæggelse af Vejdirektoratet og oprettelse af et Direktoratet for Bæredygtig Trafik. Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen deltog 5. februar 2009 i bisættelsen af Ole fra Hørsholm Kirkegårds kapel.

Foreningens **medlemstal** er nu på 77, hvoraf 6 kollektive, fortsat et alt for beskedent antal.

Rådet har i årets løb afholdt 10 **rådsmøder**.

Rådsmøde 24. april:

Evaluering af generalforsamling og debatmøde om køn og transport, konstituering, planlægning af kommende høringer

Rådsmøde 21. maj:

Opfølgning på generalforsamlingen, opdatering af rådets hjemmeside, indbydelse til græsrodsorganisationer om fællesmøde til september

Rådsmøde 18. juni:

Indbydelse fra transportminister Carina Christensen om deltagelse i branchemøde på transportområdet i Middelfart, planlægning af RBT's initiativ til møde mellem græsrodsorganisationer om koordineret indsats for at skabe fokus på bæredygtig trafikstrategi frem mod klimamødet i København

Rådsmøde 3. september:

Planlægning af fællesmødet om trafik og klima 11. september, ny model for manual til kommuner over tiltag til reduktion af transportsektorens drivhusgasudslip

Rådsmøde 6. oktober:

Evaluering af fællesmødet om trafik og klima, første fællesprojekt: Frederikssundsfingeren som demonstratorium, ny model for kommunemanual

Rådsmøde 10. november:

Trafikdemonstratorium i Frederikssundsfingeren, regeringens udspil til trafikinvesteringsplan, kommunemanual, deltagelse i Indre By Lokaludvalg, udgivelse af jernbanepjece: Bevar Slagelse-Næstved banen

Rådsmøde 11. december:

Trafikdemonstratorium i Frederikssundsfingeren, opbringning af Ladegårdsåen, regeringens trafikinvesteringsplan

Rådsmøde 15. januar:

Trafikdemonstratorium i Frederikssundsfingeren og debatmødet i Politikens Hus, opbringning af Ladegårdsåen, regeringens udspil til trafikinvesteringsplan

Rådsmøde 9. februar:

Evaluering af Trafikdemonstratorium i Frederikssundsfingeren og debatmødet i Politikens Hus, opbringning af Ladegårdsåen, planlægning af generalforsamling

Rådsmøde 9. marts:

Opbringning af Ladegårdsåen, planlægning af offentligt møde og generalforsamling, revision af RBTs folder

De dominerende og tilbagevendende temaer på rådsmøderne har været: gensidig information om og diskussion af den trafikpolitiske udvikling og udviklingens konsekvenser, oprettelse af paraplyorganisation mellem NGO'er på transportområdet, arbejdet for et Trafikdemonstratorium i Frederikssundsfingeren, projekt Genåbning af Ladegårdsåen, projekt kommunemanual, udarbejdelse af høringssvar, deltagelse i forskellige trafikpolitiske arrangementer og debatter, forberedelse af generalforsamlingen 2009, herunder planlægning af det indledende debatmøde om transport- og drivhuspolitik i EU med Peder Jensen, EEA .

Det forekommer, at interessen for miljøspørgsmål blandt unge mennesker er i vækst. Det skyldes ikke mindst de mange aktiviteter op mod forberedelsen af klimatopmødet i København december 2009. Det bliver mere og mere klart, at en livsform baseret på billigt fossilt brændstof er ved at nærme sig sin afslutning. RBT har i 2008-2009 i større omfang evnet at forbinde sig med strømninger og organisationer i en fælles nødvendig anstrengelse mod en mere bæredygtig udvikling.

Kjeld A. Larsen

Marts 2009