

Beretning 2013

Rådet for Bæredygtig Trafik

Rådet for Bæredygtig Trafiks tolvte ordinære generalforsamling 24. april 2013

Vi kan bygge så mange spor, vi vil, på Køge-Bugt-motorvejen. Det hjælper ikke. For der er ikke plads til flere biler inde i København.

Henrik Dam Kristensen på et vælgermøde i Horsens, hjemmeside for Socialdemokraterne i Horsens

- Jeg er yderst tilfreds med, at vi allerede i 2015 kan åbne de nye kørespor på Køge Bugt Motorvejen. Det betyder, at vi hurtigere end forventet kan afhjælpe trængselsproblemerne for trafikanterne på en del af den belastede strækning.

- Med et års kortere anlægsperiode gavner vi også erhvervslivet og de virksomheder, hvis ansatte og varetransporter er afhængige af at kunne komme hurtigt frem på Køge Bugt Motorvejen.

Transportminister Henrik Dam Kristensen, udtalelse på Transportministeriets hjemmeside 19. februar 2013

Den trafikpolitiske situation

I beretningen på sidste års generalforsamling afsluttedes en gennemgang af regeringsgrundlaget fra oktober 2011 vedrørende transportpolitik med følgende opfordring:

"RBT har en stor opgave i at holde regeringen fast på de gode intentioner i regeringsgrundlagets trafikafsnit, herunder prioriteringen af den kollektive trafik og en kommende klimamålsætning på trafikområdet. Et vigtigt middel i regeringsgrundlaget, den planlagte betalingsring, er som bekendt allerede strandet."

På klimaområdet venter vi fortsat på et udspil fra regeringen. Hvad angår det opstillede middelkatalog til realisering af de tvetydige målsætninger for transporten, så har vi oplevet en fortsat udhulning. I 2012 drejede det sig om betalingsringens forlis, i 2013 røg de kilometerbaserede afgifter for lastbiler sig en tur. Sidste års beretning pegede på tvetydigheden i regeringens opridsede middelkatalog således:

"Det opstillede **middelkatalog** til løsning af transportens udfordringer peger på, at regeringen ikke har i sinde at foretage en prioritering mellem investeringer i kollektiv trafik og bilinfrastruktur, blot teknologien er grøn. Opremsningen peger på, at **når det kommer til praksis, så får vi som altid mere af alt.** Eksempelvis peges på, at en omlægning af bilafgifterne skal være provenuneutral, hvilket jo ikke vil dæmpe væksten i biltrafikken."

Og her repeteres regeringsgrundlagets middelkatalog på transportområdet endnu engang, så vi fortsat kan holde øje med eventuelle regeringssvigt.

"Regeringen vil føre en ny transportpolitik med klare målsætninger. Det skal være attraktivt for flere danskere at bruge den kollektive transport, det skal være billigere at købe en energirigtig bil og vi skal investere i nye veje og jernbaner, der giver vækst.

Et centralt virkemiddel består i at sikre, at der købes biler, der forurener mindre. Der er i særlig grad brug for at begrænse forureningen i byerne, hvor sundhedsskaderne fra forurening er størst.

Der er også brug for at begrænse stigningen i biltrafikken ved at få flere til at vælge den kollektive trafik, som er blevet voldsomt fordyret, og busdriften er mange steder, også i yderområderne, blevet forringet. Der er ligeledes brug for at få mere gods over på bane og skib.

Regeringen vil derfor:

- Fremsætte forslag til en provenuneutral reform af afgifterne på personbiler, der understøtter ovennævnte. Fritagelsen af elbiler for registreringsafgift forlænges til 2015
- Fremlægge en strategi for fremme af energieffektive køretøjer som hybrid plug-in, el-biler mm, som omfatter infrastruktur mm.

- Fremsætte forslag om en kilometerbaseret afgift på lastbiler, hvis provenu bruges på at gøre den kollektive trafik billigere og på investeringer i den kollektive trafik.
- Regeringen vil videreføre og udvide brugen af halvoftentlige selskaber til finansiering af større infrastrukturprojekter. Det skal afdækkes, hvornår det er økonomisk fordelagtigt at anvende offentlig-privat partnerskab (OPP) til løsning af offentlige infrastrukturprojekter, og i hvilket omfang det kan skabe råderum til andre investeringer.
- I det omfang der frigøres midler i eller til Infrastrukturfonden, vil regeringen arbejde for, at 2/3 af disse bruges til kollektiv trafik, herunder letbaner, og cykling og 1/3 til veje mv. Det svarer til fordeling af midlerne ved den oprindelige grønne transportaftale fra 2009. Regeringen ønsker at elektrificere større dele af jernbanenettet og arbejde for togforbindelser med væsentlig lavere rejsetid både indenlandsk og til og fra udlandet.
- Regeringen vil fremsætte forslag om en betalingsring i Hovedstadsområdet. Regeringen vil sikre en høringsfase og inddragelse af alle relevante interessenter.”

Transportministeren er fortsat den samme person, socialdemokraten Henrik Dam Kristensen. Han er for så vidt den mest sympatiske transportminister i mands minde, med gode intentioner omkring styrkelse af den kollektive trafik og cyklisme. Men han er selvfølgelig underlagt den samme traditionelle opfattelse om sammenhængen mellem vækst og mobilitet og opfattelsen af, at både bilisme og kollektiv skal styrkes for at opnå denne attråværdige mobilitet. Aftaler med henholdsvis vægt på kollektive trafik og cyklisme og på flere motorveje med skiftende forligsparter peger på denne tvetydighed. Samtidig er transportministerens beslutningsevne begrænset af, at de overordnede rammer for transportpolitikken udstikkes i statsministeriet og finansministeriet. Herom vidner bl.a. den overraskende beslutning omkring Togfonden DK, hvor transportministeren - efter forlydende - først blev briefet kort inden fremlæggelsen af strategien på pressemødet i Statsministeriet. Togfonden DK må betragtes som et legitimerende plaster på såret for den forliste betalingsring. Endelig skal det pointeres, at successive danske regeringers transportpolitik i sidste instans er betinget af den samlede billobbys interesser, heriblandt Dansk Transport og Logistik, Dansk Industri Transport samt FDM. De transportpolitiske modsætninger afspejler sig tydeligt i forbindelse med arbejdet i Trængselskommissionen, hvor også NGOer har fået sæde.

Blandt de væsentligste transportpolitiske temaer, som har været til diskussion i offentligheden i det forløbne år, må – ud over Togfonden Dk - nævnes følgende: arbejdet i Trængselskommissionen, herunder det offentliggjorte Idékatalog, fremsættelse af forslag til linjeføring for en havnetunnel i København, stigningen i bilparken, bilbeskatning samt metroland kontra letbaneland-problematikken, som også blev et væsentligt diskussionstema blandt medlemmer af Trængselskommissionen. RBT har i det forløbne år involveret sig i debatten omkring disse temaer.

Begivenheder og RBT indsats

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

Det internationale niveau

Begivenheder:

”Most car manufacturers on track to meet 2012 CO₂ targets”

Den 12. december 2012 offentliggjorde EUs Miljøagentur på Kgs. Nytorv en rapport om bilproducenternes overholdelse af målsætningen for nye bilers CO₂-emissioner: ”CO₂ emissions performance of car manufacturers in 2011”. Konklusionen var: ”In 2011, average CO₂ vehicle emissions for most carmakers were below target levels estimated for 47 carmakers, responsible for 95 % of the new cars registered in the EU in 2011”. Samtidig påpegede miljøagenturets direktør Jacqueline McGlade – endnu engang – at tekniske løsninger ikke kan stå alene, såfremt vi skal nå klimamålsætningen:

"The transport sector needs to reduce greenhouse gas emissions by 68 % between 2010 and 2050. This objective cannot be met with technical improvements alone, it **will also require a significant reduction in transport demand** and a shift to greener transport modes."

Det er en god fornemmelse at være på bølgelængde med en højtstående embedsmand inden for EU-systemet, som ellers forlader sin post til fordel for andet arbejde.

"Urealistiske forhold i testbænken underdriver dieselbilers forurening"

I en artikel med ovenstående overskrift af Nicolai Østergaard i Ingeniøren den 19. februar 2013 redegøres for forskningsresultater, der peger på underdrivelse af dieselbilers luftforurening. Forskningsresultaterne, som stammer fra EU-Kommissionens forskningscenter European Commission's Joint Research Centre, og som blev offentliggjort i januar 2013 i tidsskriftet Atmospheric Environment, viser, at "Dieseldrevne biler, lastbiler og busser sender mellem to og tre gange så mange sundhedsskadelige gasser ud i hovedet på fodgængere og cyklister som lovet af bilproducenterne". Bilfabrikkernes laboratorietests foregår under urealistiske køreforhold, herunder ved en temperatur på mellem 20 og 30 grader og med bilens kørelys, aircondition og anden elektronik slået fra.

Offentliggørelse af EEA-rapporten "The impact of international shipping on European air quality and climate forcing", Technical Report No 4, 2013

En af rapportens interessante hovedkonklusioner er, at den afkølede effekt fra skibsfartens forurening på nuværende tidspunkt ser ud til at modvirke den opvarmende effekt fra skibsfartens drivhusgasemissioner:

"Emissions of greenhouse gases and air pollutants from international maritime transport contribute to climate forcing in a rather complex manner. This can come via a variety of processes such as the absorbing (leading to a warming effect) or scattering of radiation (leading to a cooling effect) as well as influencing cloud formation over oceans (cooling, the so-called indirect aerosol effect) and depositing black carbon on snow and ice (warming). The net warming or cooling effect is rather uncertain but most recent studies indicate that currently at a global level, the indirect aerosol effect (cooling) is more important than the other processes."

Rådet for Bæredygtig Trafiks handlinger:

Deltagelse i "European Citizen Initiative "30 km/h – making streets liveable!"

Rådet for Bæredygtig Trafik (RBT) tilmeldte sig oktober 2012 et initiativ til reduktion af hastighedsgrænsen i byer til 30 km/timen, som blev igangsat af European Association for Deceleration (EUGENT) på initiativ af Heike Agthe i Berlin.

Statslige/nationale niveau

Begivenheder:

Aftaler med skiftende aftalepartnere

Aftale mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Enhedslisten om:

"Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik"

Denne aftale, som blev indgået den 12. juni 2012 mellem regeringen, DF og EL som ny aftalepartner, tog sigte på at gennemføre løftet fra regeringsgrundlaget om en opprioritering af den kollektive trafik. Aftalen omfattede to områder: Dels en aftale om takstnedsættelse på samlet 662 mio. kr., hvoraf takstnedsættelser på ca. 20 % uden for myldretiden i lokaltrafikken på 300 mio. kr. og indførelse af et nyt ungdomskort, som er en videreførelse og udvidelse af tilbuddene fra det såkaldte HyperCard på 300 mio. kr. Og dels en pulje på i alt 2,6 mia. kr. til investeringer i forbedringer af den kollektive trafik, hvoraf indkøb af nye eltogetsæt til 1,2 mia. kr. og indkøb af 55 dobbeltdækkervogne til regionaltrafik til 660 mio. kr.

Pressemeddelelse fra Transportministeriet: "Billig kollektiv trafik til unge er en stor succes"

I pressemeddelelsen fra den 18. marts 2013 meddeler ministeriet, at Trafikstyrelsen har færdiggjort en evaluering af forsøgsordningen HyperCard, som viser at ordningen er en stor succes. Det fremhæves, at 98 %

af alle brugerne er tilfredse med ordningen, og at der nu er 90.000 unge, som benytter sig af ordningen. Det er jo dejligt, at elementer af de politiske partiers trafikpolitik er rosværdige.

Opfølgning på Aftale om grøn transportpolitik af 29. januar 2009

"Bedre cykeltrafik og en ny metro til Københavns Nordhavn mv" 20. juni 2012

Transportaftalen, som i 2009 blev indgået mellem de tre regeringspartier, Venstre, DF, LA og Det Konservative Folkeparti, dvs. alle partier med undtagelse af Enhedslisten, og som følges op af fortsatte delaftaler, fik med denne aftale et større bæredygtigt fodspor end tidligere aftaler, idet specielt cykeltrafik blev opprioriteret, mens vejprojekter midlertidigt blev lagt i mølposen. For perioden 2009-2014 blev der i 2009 afsat en samlet ramme på 1 mia. kr. til at styrke cyklismen, hvoraf der med ovenstående aftale udmøntedes i alt 143,8 mio. kr. – småbeløb, men en rosværdig indsats.

"Køge Bugt Motorvejen udbygges hurtigere end beregnet"

Overskrift og manchete fra Transportministeriets pressemeddelelse den 19. februar 2013, som er brugt som beretningens indledningscitater, viser, hvordan transportministeren er fanget af en trafikaftale, som på ingen måde er i overensstemmelse med det fastlagte kommissorium for Trængselskommissionen. Udbygningen af Køge Bugt Motorvejen fra 6 til 8 spor på strækningen fra Greve S til Solrød S skal nok gøre sit til, at trængslen mod København i form af et trafikspring skal øges.

"Aftale mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti: En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv."

Det er ikke tilfældigt, at den seneste trafikaftale fra den 21. marts 2013 mellem de "gamle" parter kun rummer to af de mange projekter på aftaletekstens forside, nemlig en ny Storstrømsbro og Holstebromotorvejen, idet en aftale om Holstebromotorvejen var Venstres betingelse for at gå med i denne aftale, som primært tager sigte på at give penge til nye motorvejsprojekter. Aftalen omfatter initiativer for i alt ca. 3,5 mia. kr., men udmønter på sigt projektmidler for ca. 10. mia. kr. Hovedprojektet er en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbane over Storstrømmen til en skønnet anlægsudgift på i alt 3,991 mia. kr., og hvor parterne med aftalen afsætter 224 mio. kr. til projektering frem til vedtagelse af anlægslov. Parterne besluttede at tilføre 3,4 mia. kr. fra Infrastrukturfonden til en motorvej mellem Herning og Holstebro, og parterne skal nu i gang med at den konkrete løsning for projektet. Parterne blev enige om at etablere en ny forbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund, som finansieres dels ved brugerbetaling og dels med et statsligt bidrag fra Infrastrukturfonden på op til 425 mio. kr. Til udbygning af Køge Motorvejen fra 6 til 8 spor på strækningen Greve S til Køge afsættes yderligere 661 mio. kr. Blandt såkaldte forsøgsprojekter til energieffektive transportløsninger indgår støtte til Citylogistik-KBH med 6,2 mio. kr. Et helt afsnit er helliget støtte til fortsat udbredelse af anvendelsen af modulvogntog, først og fremmest på en række jyske strækninger, i alt en pulje på 30,7 mio. kr. Et af få lyspunkter, set i et bæredygtighedsprincip, er at parterne blev enige om at afsætte 276 mio. kr. til etablering af en baneforbindelse til Aalborg lufthavn, i form af en 3 km. stikbane fra Lindholm.

"Dam lander stor trafikaftale"

I Hjalte Kragesteens artikel om trafikaftalen med ovenstående overskrift i Altinget.dk fra den 21. marts 2013 citeres trafikordfører fra Venstre Kristian Pihl Lorentzen for følgende støtteerklæring til en fortsat udbygning af motorvejene:

"Det er en pakke, der råder lidt bod på, at vejene er blevet forsømt under den her regering. Men det er ikke nok, så vi skal fortsat have stort fokus på veje."

"Rød vrede i København: Ny trafikaftale skaber mere trængsel i byen"

I Politiken den 22. marts 2013 fulgte journalist Kenneth Lund trafikaftalen op med en artikel med ovenstående overskrift og følgende manchete: "Trafikforlig giver nul kroner til hovedstaden, siger S- og SF-politikere i København". Socialdemokraten Jonas Bjørn Jensen citeres for følgende: "Når man udbygger Køge Bugt-motorvejen, får vi flere biler ind i København og dermed mere trængsel, og det er frygteligt. Vi ved, at 6-800 københavnere hvert år dør før tid som følge af forurening fra trafikken. Vi mangler ikke beviserne for, at der skal gøres noget. Folk dør i vores hovedstad, fordi der er for mange biler". Jonas Bjørn Jensen bliver

trøstet af sin partifælle og trafikordfører i FT Rasmus Prehn, idet han understreger, at der i nye trafikforlig de kommende år vil tilflyde nye milliarder til hovedstaden – blandt andet til en havnetunnel!

Togfonden DK – ”27,5 mia. kr. til en hurtigere og mere miljøvenlig jernbane i Danmark”

I en pressemeddelelse med ovennævnte overskrift fra den 1. marts 2013 offentliggjorde regeringen en overraskende beslutning om planerne for realisering af den såkaldte timemodel:

”Regeringen reserverer nu 27,5 mia. kroner fra en nyoprettet oliefond – Togfonden DK - til et historisk løft af den danske jernbane. Med fonden vil regeringen bringe rejsetiden i tog mellem København og Odense, Odense og Aarhus samt Aarhus og Aalborg ned på én time pr. strækning. Samtidig vil alle hovedstrækninger i Danmark blive elektrificeret, så hurtigt det er praktisk muligt.”

For at realisere timemodellen vil regeringen gennemføre en række markante anlægsinvesteringer, heriblandt: en ny dobbeltsporet højhastighedsbane over Vestfyn, en ny jernbanebro over Vejle Fjord, en ny jernbanestrækning i Østjylland syd for Aarhus og en fuld elektrificering af jernbanenettet, herunder strækningerne Roskilde-Kalundborg (senest 2022), Fredericia-Frederikshavn (senest 2025) og Vejle-Herning-Holstebro-Struer (senest 2025).

Det er svært at få hænderne ned, så nu må vi arbejde for at få politikerne, også i kommende regeringer, til at holde fast i denne måske ikke særlig holdbare beslutning. Den overraskende beslutning omkring Togfonden DK hænger sandsynligvis sammen med uro i baglandet hos både S og SF og skal rette op på betalingsringsprojektets forlis. Pengene til realisering af timeplanen, som oprindeligt blev principvedtaget i 2009, foreligger jo endnu ikke.

Regeringens skatteudspil på transportområdet

Den 29. maj 2012 præsenterede regeringen et oplæg til skattereform, herunder flere tiltag på transportområdet. Blandt de centrale finansieringselementer er øget beskatning af fri bil, en højere udligningsafgift for dieslbiler, således at den afgiftsmæssige fordel for diesel frem for benzin udjævnes, og en forlængelse af afgiftsfritagelsen for elbiler frem til og med 2015.

Ifølge en aftale fra finansloven for 2012 mellem regeringen og Enhedslisten skal kørselsafgifter fra lastbiler anvendes som midler til udbygning af den kollektive trafik.

”Erhvervslivet skoser regeringens kørselsafgifter”

Med ovenstående overskrift omtaler journalist Hjalte Kragesteen i Altinget 7. juni 2012 de foreslåede kørselsafgifter på lastbiltransporten set med henholdsvis erhvervslivets, regeringens og NGO-øjne. Et forslag om kørselsafgifter med et provenu på to mia. kr. blev allerede aftalt under VK-regeringen. Med regeringens nye forslag hæves provenuet samlet til 2,7-2,9 mia. kr. Erhvervslivet, repræsenteret ved Dansk Transport og Logistik og DI Transport piver, skatteminister Thor Möger udskyder kørselsafgifternes implementering fra begyndelsen af 2014 til 2015, mens NGOerne ved Det Økologiske Råd udtrykker glæde ved de nye afgifter og hæfter sig ved, at der lægges størst afgift på de mest forurenende afgifter.

”Forskere: Lastbilafgifter er alt for lave”

I forlængelse af regeringens forslag om at hæve afgifterne på lastbilkørsel anmodede Altinget.dk DTU Transport om at lave en beregning, som viser, at branchen ikke tilnærmelsesvis betaler for de gener, som den påfører samfundet. I en artikel af Hjalte Kragesteen i Altinget.dk den 2. januar 2013 med ovenstående overskrift dokumenteres regnestykket i form af en tabel og ledsagende tekst:

”Af tallene i tabel 1 fremgår det således, at for hver kilometer, lastbilerne kører, betales der 1,12 kroner i afgifter. Men samtidig påfører lastbilerne samfundet skade for mellem 3,38 (land) og 6,12 kroner (by) pr. kørte kilometer. Det gør lastbilerne ikke kun på grund af vejslid, men fordi de støjer, forurener, skaber trængsel og ikke mindst bidrager til ulykker på vejene.”

”Aflyste lastbilafgifter vækker glæde i erhvervslivet”

Den 20. februar 2013 valgte regeringen at præsentere endnu et løftebrud i forhold til Regeringsgrundlaget fra oktober 2011: udskydelse af planerne om en kørselsafgift på ubestemt tid. I Altinget.dk den 21. februar 2013 kommenterede journalisten Per Bang Thomsen den forliste aftale med ovenstående overskrift og følgende manchet:

"AFGIFT: Onsdag aften valgte regeringen at aflyse de bebudede kørselsafgifter for lastbiler. "Vi står simpelthen ikke med en holdbar model," udtaler skatteminister Holger K. Nielsen (SF), som får ros fra Landbrug & Fødevarer."

"Jo hr. minister: GPS-kørselsafgifter er i den grad holdbare"

Flere eksperter kom hurtigt på banen og kritiserede den teknologisk begrundede aflysning af kørselsafgiften, således som det fremgår af ovenstående overskrift til en artikel den 21. februar 2013 i Ingeniøren af journalisterne Nicolai Østergaard og Henrik Nordstrøm Mortensen. Artiklens manchete lyder: "To eksperter kritiserer skatteministeren for at kalde gps-baserede kørselsafgifter for lastbiler for et "uholdbart projekt". Teknologien er moden, velafprøvet og driftssikker i Tyskland og Slovakiet." De to eksperter er Jens Peder Kristensen, formand for interesseorganisationen ITS Danmark, hvis medlemmer bl.a. skal leve af aftalen, og Jørgen Henningsen, mangeårig klimaekspert og medlem af den tidligere Klimakommission. I artiklen oplyses, at lande som Frankrig og Belgien er ved at forberede introduktionen af nøjagtigt det projekt, som Danmark nu lægger på hylden.

"Vismænd vil sænke bilafgifterne" – "Diskussionsoplæg" fra Det Miljøøkonomiske Råd

Det Miljøøkonomiske Råd, som blev oprettet i 2007, er i dag – sammen med Det Økonomiske Råd, oprettet i 1962 - samlet under De Økonomiske Råd. Fire formænd for De Økonomiske Råd, de såkaldte vismænd, står i spidsen for begge råd. Den 28. februar 2013 udgav De Økonomiske Råd, i forbindelse med det årlige møde i Det Miljøøkonomiske Råd, et såkaldt **Diskussionsoplæg** bestående af tre kapitler (I) Energi- og klimapolitik, (II) Bilbeskatning, ulykker og miljø og (III) Affald. Specielt afsnittet om bilbeskatning blev voldsomt diskuteret i omverdenen. Artiklen af journalisten Hjalte Kragesteen "Vismænd vil sænke bilafgifterne" i Altinget.dk fra den 28. februar 2013, illustrerer uenigheden i offentligheden via sin manchete: "Biler: Afgifter for bilisterne skal ned, lyder det fra de miljøøkonomiske vismænd, som også anbefaler et kilometerbaseret afgiftssystem. FDM jubler, mens Det Økologiske Råd anfægter beregningen. Radikale afviser at sænke afgifterne".

I afsnittet "**Klimamål bør opnås på anden vis**" fra artiklen i Altinget.dk den 28. februar refererer Hjalte Kragesteen vismændenes anbefalinger således:

"Indtægter fra transport skæpper i dag markant i statskassen med 43 mia. om året, hvilket svarer til 5 procent af statens skatte- og afgiftsindtægter. Det gør, at danske bilister er pålagt de klart største afgifter i EU. De manglende indtægter, som en sænkning alt andet lige medfører, bør man i stedet kradsede ind via øget indkomstskat eller moms, lyder det i rapporten. Vismændene lægger ikke skjul på, at billigere bilisme naturligvis vil få flere danskerne ud på landevejene, og at tilskyndelsen til klimavenlig rigtig kørsel bliver mindre. Skønnet er, at forslaget vil få biltrafikken til at stige med 20 procent. Det betyder, at det bliver andre end bilisterne, der skal sikre, at Danmark når sin CO₂-målsætning for 2020, på trods af at vejtransport står for 25 procent af den samlede CO₂-udledning. Her peger vismændene på erhvervstransport, husholdninger, fremstillingsvirksomheder eller landbrug."

Pressemeddelelse fra DØR: "Vismandsrapport fokuserer for meget på økonomi og for lidt på miljø"

I en pressemeddelelse fra Det Økologiske Råd fra den 28. februar fremføres i kort form rådets kritik af vismændenes økonomistiske tilgang til bilbeskatningen således:

"Den nye rapport anvender nogle snævre økonomiske betragtninger, som gør at der tages for lidt hensyn til miljøet, mener Christian Ege, som sidder i Det Miljøøkonomiske Råd for Forbrugerrådet/Det Økologiske Råd. For eksempel anbefaler rapporten at skære bilbeskatningen ned til et niveau, der svarer til de såkaldte eksterne omkostninger, som bilkørslen påfører samfundet. Men der er stor usikkerhed om fastsættelsen af disse omkostninger, påpeger han.

"Hvis man skærer bilbeskatningen ned til det niveau, som vismændene foreslår, vil vi se en kraftig stigning i bilkørslen – vismændene anslår selv 20 pct. stigning - og dermed også et større CO₂-udslip, mere luftforurening, mere støj og mere trængsel," siger Christian Ege.

"Mere bilkørsel belaster både miljøet og folkesundheden. Luftforurening og støj kan øge risikoen for luftvejssygdomme og andre alvorlige lidelser. Når folk kører mere i bil, får de desuden mindre motion, og dermed større risiko for at blive ramt af livsstilssygdomme. Alt i alt betyder mere bilkørsel derfor øgede udgifter for sundhedsvæsenet," siger han."

Rådet for Bæredygtig Trafik: "Bilbeskatning betaler sig"

RBTs kommentar til "vismændenes" rapport kom i form af et læserindlæg fra næstformand Leif Kajberg i Information den 5. marts 2013 med ovenstående overskrift. Læserindlægget afsluttes således:

"Det er tvivlsomt, om de kørselsafgifter, som de miljøøkonomiske vismænd foreslår, vil være i stand til at dække bilismens negative konsekvenser.

Vismændene undgår behændigt at indregne alle omkostningerne i forbindelse med bilismen og vejtransporten. Eksempelvis koster lastbiltrafikken, som påvist i en nylig artikel i Information, milliarder i sundhedsudgifter. Det Europæiske Miljøagentur opgør sundhedsmkostningerne alene ved luftforurening fra lastbiler til 2,8 milliarder kroner årligt i Danmark. Hertil kommer ødelæggelsen af miljø og ejendomme.

De miljøøkonomiske vismænd overser tillige de omkostninger, der er en følge af klimaændringer og menneskeskabte CO₂-udledninger.

Omvendt udelader vismændene i deres regnestykke værdien af det teknologiske forspring, Danmark ville kunne opnå ved en ambitiøs klimapolitisk satsning."

"Bilpriserne banket i bund"

I forbindelse med biludstillingen i Bella Centret den 21.-24. marts 2013 skrev journalisten Nils-Ole Heggland en artikel med ovenstående overskrift i Berlingske Business Transport. I manchetten opsummeres væsentlige årsager til, hvorfor "biler nærmest aldrig har været billigere herhjemme":

"Bilpriserne er faldet seks år i træk, og en helt ny klasse af mikrobiler er opstået. Det skyldes især en skatteomlægning i 2007, men også finanskrise, behård konkurrence og effektiv produktion. Og snart vil kineserne presse bilpriserne endnu længere ned":

"Danskerne pendler på kryds og tværs af kommuner"

I en analyse af pendlingstal fra Danmarks Statistik fastslår Momentum, KL's Nyhedsbrev fra 12. juni 2012, at den gennemsnitlige pendlingsafstand for beskæftigede er steget fra 17,8 km i 2006 til 19,7 km i 2010, dvs. en stigning på 12 %. Der er en stor - og stadig stigende - forskel på kønnene: en stigning fra 20,7 til 23,4 km for mænds og fra 14,3 til 15,9 km for kvinders vedkommende. Tallene fortæller en historie om en stadig mere specialiseret arbejdskraft og en skæv fordeling mellem erhverv og boliger og dermed også, hvor vanskeligt det vil være at få igangsat en samfundsomstilling karakteriseret ved reduceret efterspørgsel efter transport.

Danskernes udslip af drivhusgasser

CONCITO's Annual Climate Outlook 2012 om danskernes forbrugsudledning af klimagasser

Offentliggørelsen af "Annual Climate Outlook 2012" i maj 2012 blev ledsaget af et par faktaark, hvoraf et med titlen "Danskernes forbrugsudledning", en alternativ måde at beregne drivhusgasudledningen på sammenlignet med den traditionelle beregning for det nationale territorium. Som det fremgår af nedenstående uddrag, så er danskernes forbrugsudledning i stigning:

"En anden - og nok mere rimelig - måde at opgøre udslippet af drivhusgasser, er ved at kortlægge udslippet på baggrund af vores forbrug. I dette perspektiv er det ikke udslippet af drivhusgasser indenfor Danmarks grænser, der er i fokus, men det globale udslip, som forårsages af danskernes individuelle og fælles forbrug. CONCITO opgør i ACO 2012 danskernes forbrugsudledning som udslippet fra det danske nationale territorium fratrukket udslippet fra de varer og serviceydelser vi eksporterer og geneksporterer fra import, men tillagt udslippet fra de varer vi importerer og forbruger.

Opgørelsen viser, at danskernes forbrugsudledning steg fra 16,8 ton per person i 1990 til 19,2 ton per person i 2007. Forbrugsudledningen faldt en smule i begyndelsen af finanskrisen i 2008-2009, mens den steg igen i 2010. I 2010 var forbrugsudledningen 18,4 ton CO₂ per borger, mens den officielle nationale udledning var 10,8 ton CO₂ per borger."

"Skibet er ladet med klimakontrover"

Artiklen med ovenstående overskrift af Jørgen Steen Nielsen i Information den 19. marts 2013 ledsages af følgende manchet:

”Har Danmark skabt grøn vækst i den forstand, at BNP vokser, samtidig med at CO₂-udledningen falder? Ja, siger Energistyrelsen. Nej, siger Danmarks Statistik. Det er et spørgsmål om den store handelsflåde: Kan dens BNP-bidrag indregnes og dens CO₂-belastning samtidig udelades?”

Ifølge reglerne i FN's Klimakonvention indregnes CO₂-emissionerne fra udenrigsskibsfart ikke i noget lands klimaforpligtigelse. Og det er godt for Danmark, idet de danske rederiers skibe i 2011 udledte 37 mio. ton CO₂, hvilket kan sammenlignes med CO₂-udledningen fra det samlede nationale energiforbrug på 44,3 mio. ton CO₂. Såfremt handelsflådens CO₂-udledninger inkluderes i Danmarks samlede CO₂-regskab, hvilket Danmarks Statistik gør via sin beregningsmetode, så vil der ikke være tale om en afkobling mellem udviklingen i CO₂-udslippene fra de økonomiske aktiviteter og den økonomiske vækst målt ved BNP. Kontroversen afspejler en interessant konflikt mellem Energistyrelsen, som er underlagt Klimaministeriet, hvor klimamål og klimastrategi formuleres, og den mere uafhængige instans Danmarks Statistik.

Transport, energiforbrug og drivhusgasser

Transportens energiforbrug og CO₂-udslip 1990-2011

Energistyrelsens ”Energistatistik 2011”, som blev offentliggjort september 2012, klargjorde endnu engang transportens fortsat stigende andel af Danmarks bruttoenergiforbrug og CO₂-udslip. Mens det samlede energiforbrug er faldet fra 1990 til 2011 med 1,4 %, så er transportens energiforbrug steget med hele 23,9 %, således at transportens andel af Danmarks samlede energiforbrug er steget fra 28,2 % i 1990 til 32,9 % i 2011. Efter et mindre fald i 2008 og 2009 som resultat af krisen steg transportens energiforbrug igen med 0,9 % i 2011 over 2010. Vejtransportens andel af det samlede energiforbrug fra transport har i hele perioden 1990 til 2011 ligget ret konstant på ca. 76 %. Inden for kategorien persontransport er udenrigs luftfart med en stigning på hele 53,3 % i perioden 1990-2011 den hurtigst voksende transportsektor.

Hvad de faktiske CO₂-emissioner angår, er Danmarks samlede emissioner i perioden 1990 til 2011 faldet med 16,8 %, samtidig med at transportens emissioner i samme periode er steget med 20,3 %. Transportens andel af de samlede CO₂-emissioner er i omtalte periode dermed steget fra 23,3 % til 33,7 %. Så det må være på tide, at transporten skal levere, såfremt Danmark skal nå sin reduktionsmålsætning på 20 % i 2020 i forhold til 2005-niveauet i de ikke kvote-belagte sektorer (landbrug, transport og husholdninger).

Fremskrivning af transportens energiforbrug: ”Projection of Greenhouse Gases 2011-2035”

Danish Centre for Environment and Energy (DCE) under Aarhus Universitet offentliggjorde februar 2013 ”Projection of Greenhouse Gases 2011-2035”, Report No. 48. Rapporten er en fremskrivning af Danmarks udslip af forskellige drivhusgasser fra ”2010”, dvs. et gennemsnit for perioden 2008-2012, og frem til 2035, på baggrund af et scenarie, som medtager skønnede effekter af virkemidler iværksat inden september 2012. Fremskrivningen viser, at Danmarks totale udslip af alle drivhusgasser vil falde med ca. 23 % fra ”2010” til 2035. Rapportens fremskrivning for vejtrafikkens vedkommende udviser en ganske anderledes tendens: vejtrafikkens brændstofforbrug forventes at stige med 25 % og dens CO₂-emissioner med 16 % i samme periode. Set som andel af Danmarks samlede udslip af alle drivhusgasser ser udviklingen for den samlede transportsektor således ud: 15,9 % i 1990, 18,3 % i 2000, 21,9 % i 2010, 28,5 % i 2020 og 32,6 i 2035, dvs. godt en fordobling af andelen i løbet af 45 år.

”Transportens bidrag til at holde klimaet i ro”

I en artikel med ovenstående overskrift i Trafik & Veje fra januar 2013 betoner Susanne Krawack, medlem af Trængselskommissionen og talskvinde for CONCITO, at også transporten skal bidrage til at holde den globale temperaturstigning i ro. Hendes opsummering i form af en manchete ser således ud:

”Også transportsektoren skal gennem en grøn omstilling for at undgå, at temperaturen stiger mere end 2 grader. Derfor skal der sættes på at introducere grønne teknologier: Batterier, brændselsceller biogas og bæredygtig etanol og metanol. Vi skal ikke regne med rigeligt af billige vedvarende energikilder, så en effektivisering af sektoren er også nødvendig. Vi skal have bedre udnyttelse af infrastruktur og transportmidler samt fokus på at vælge de mindst klimabelastende transportformer. Hvis denne omstilling sker i tide, vil den kunne gennemføres med mindst begrænsning af mobiliteten”.

Jernbanetransporten i fokus

”Politikere på sporet af Danmark”

En artikel af Carsten Jokumsen med ovenstående overskrift i Jernbane Tidende Nr. 4/september 2012 var ledsaget af følgende manchete: ”De to trafikordførere fra henholdsvis Venstre og Dansk Folkeparti – Kristian Pihl Lorentzen og Kim Christiansen brugte en uge af deres sommerferie på at køre Danmark tyndt – med tog. Det blev en lærerig øjenåbner.” I artiklen fremhævedes det: ”Desuden ønskede de at sætte forstærket politisk fokus på jernbanens aktuelle udfordringer og mulige løsninger for fremtiden.” Pihl (Bil) Lorentzen afslørede endog, at han har planer om at skrive en bog om jernbanen, med arbejdstitlen: ”Jernbanen før, nu og i fremtiden”. Det ser vi frem til. For de to herrer var jernbanerejsen en øjenåbner. Dels oplevede de – i modsætning til rygterne – en høj grad af rettidighed, men samtidig var de ret rystede over en række forhold, eksempelvis toiletforholdene på stationer, problemer omkring billetsalg og rejsekort og ikke mindst de høje billetpriser. Så vi ser frem til, at de to indflydelsesrige politikere vil få gjort noget ved problemerne, og vi har i rådet diskuteret, om og hvorledes vi kan hjælpe dem på vej til at få rettet op på omtalte skavanker.

Dansk Jernbaneforbund offentliggør ”En jernbane for alle - Trafikpolitisk Oplæg”

Som optakt til forbundets kongres oktober 2012 offentliggjorde Dansk Jernbaneforbund et revideret trafikpolitisk oplæg, som i sin hovedpunkter kan bifaldes af RBT. I en artikel ”En jernbane for alle – Trafikpolitisk Oplæg” af Carsten Jokumsen i Jernbane Tidende Nr. 5/oktober 2012 præsenteredes det trafikpolitiske oplæg med følgende overskrifter: God infrastruktur, Det lokale udgangspunkt, Lokale og regionale baner, Letbaner, Sammenhængende offentlig transport, Gode terminalløsninger, God trafikinformation, Enkel administrativ struktur, Elektrificering er vejen frem, Grøn transport – også efter 2020 og En tryk og sikker jernbane for alle.

”Regionaltog forgifter passagererne med farlige dieselpartikler”

Endnu engang fik omverdenen bekræftet, hvor farlige DSBs dieseldrevne regionaltog er for folkesundheden, denne gang via målinger af Kåre Press-Kristensen, således som det fremgår af en artikel af Theis Holtz Hansen i Ingeniøren den 25. marts 2013:

”To målinger fra interesseorganisationen Det Økologiske Råd viser enorme mængder af sundhedsskadelige dieselpartikler i DSB's regionaltog, der bliver trukket af diesel-lokomotiver.

I den første måling kunne apparatet ikke måle mere forurening til sidst. Det var helt vildt. Hvis niveauet er lige så højt i resten af toget, øger det risikoen for sundhedsskader for både passagerer og personale til et uacceptabelt niveau,« siger luftforureningseksperter og civilingeniør Kåre Press-Kristensen fra Det Økologiske Råd til Politiken.

Målingerne ramte sit højdepunkt på strækningen mellem København og Høje-Taastrup, hvor der blev målt 500.000 ultrafine dieselpartikler per kubikcentimeter i den ene måling og 350.000 i den anden måling. Det er tre gange så meget som forureningen i Københavns Lufthavn. Det Økologiske Råd påpeger, at der typisk vil være omkring 5.000 ultrafine partikler i et almindeligt kontorlandskab.

Dieselpartikler øger risikoen for lungekræft, hjerte-kar-sygdomme, slagtilfælde og alvorlige luftvejslidelser, ligesom de forværrer astma. Ifølge Institut for Folkesundhedsvidenskab dør omkring 3.000 danskere om året på grund af partikelforurening.”

Mens Klima- og energiminister Martin Lidegaard erklærer, at tallene ser uhyggelige ud, så kommer DSB med afværgforklaringer.

”Danskerne: Kollektiv trafik er kørt af sporet”

Med ovennævnte overskrift redegør journalisterne Camilla Khaldi Assas og Hjalte Kragesteen den 22. november 2012 i Altinget om resultatet af en meningsmåling foretaget for Altinget.dk om danskernes syn på den kollektive trafik efter regeringsskiftet et år forinden. Kun otte procent mener, at den kollektive trafik er blevet bedre i tiden med den ny regering, 27,3 % mener ikke, at der er nogen forskel, mens hele 51,8 % mener, at det seneste år har været skidt for den kollektive trafik. 74,1 % af den utilfredse del af befolkningen peger på billetpriserne som den hyppigste årsag til forringelsen, mens færre afgang og færre ruter kommer

ind som de næsthøypigste årsager. Som årsager til befolkningens holdning peges på brudte valgløfter som betalingsringens fald og 40 % billigere busbilletter.

"Værdisætning af bykvaliteter – fra hovedstad til provins". Hovedkonklusioner.

Institut for Fødevarer- og Ressourceøkonomi (IFRO) under Københavns Universitet udgave januar 2013 en rapport 216 a med ovenstående titel. Rapporten præsenterede resultaterne af den største forskningsmæssige kortlægning og analyse af, hvordan boligpriserne afspejler en række kvaliteter i byrummet. Konklusionerne opsummeres i form af 10 tommelfingerregler vedrørende faktorer, som påvirker boligens værdi. Blandt faktorer, som forøger værdien af et hus, er park eller bynært areal, nærhed til kysten, mangfoldighed i næringslivet og nærhed til stationer, mens støj, nærhed til motorveje, store veje og jernbaner og nærhed til bar, café og lignende mindsker en boligs værdi. Disse forskningsresultater bør naturligvis indregnes, når værdien af et infrastrukturprojekt beregnes.

Kritik af trafikmodeller

"Trafikforskere advarer: Modeltyranni truer infrastrukturen" og "Forskere: Selv vi kan ikke gennemskue trafikmodellernes sorte bokse"

Ingeniøren ved journalisterne Birgitte Marfelt og Nicolai Østergaard igangsatte en yderst nødvendig diskussion om de matematiske trafikmodellers forudsætninger, holdbarhed og nytte ved den 22 marts 2013 at bringe to artikler med ovenstående overskrifter. Førstnævnte artikel havde følgende manchete: "Førende trafikplanlæggere advarer mod et omsiggribende model-tyranni i planlægningen af ny infrastruktur. Modellerne skyder ofte forkert, lyder kritikken". De kritiske forskere er Petter Næss, tidligere tilknyttet Aalborg Universitet, Per Homann Jespersen fra RUC og Johannes Sloth, tidligere direktør for daværende Hovedstadens Udviklingsråd, og til dels Harry Lahrmann fra Aalborg Universitetscenter. Modelanvendelsen ved store trafikprojekter forsvares af Michael Knørr Skov, afdelingschef for Plan og trafik i Cowi, som lever af at lave modeller. Kritikken retter sig mod forudsætningerne bag trafikmodellerne, specielt cost-benefitmetoden og den anvendte diskonteringsfaktor. Konkret rettes kritikken mod den kommende landstrafikmodel, og projekter som samfundsøkonomien i Kattegatforbindelsen, passagergrundlaget i Metroen, Limfjordsforbindelsen og havnetunnelen.

Ivan Lund-Pedersen, som repræsenterer for NOAH-Trafik og medlem af Trængselskommissionen, deltog i debatten i Ingeniøren med et indlæg: **"Modelberegninger i modstrid med "En grøn transportpolitik"**.

"Evaluering af lov om trafikselskaber"

Den 22. marts 2013 udsendte Transportministeriet en pressemeddelelse "Ny organisering af den kollektive trafik i Hovedstadsområdet" samtidig med offentliggørelsen af "Evaluering af lov om trafikselskaber". Evalueringen omfatter en række forslag til, hvordan organiseringen af den kollektive trafik kan forbedres. I hovedstadsregionen med tre politiske niveauer (stat, regioner og kommuner) har kunden adgang til den kollektive trafik via fire trafikselskaber: Movia, Metroselskabet, DSB og DSB S-tog. For transportministeren er det målet, at kunden kun får én adgang til den kollektive trafik, som kunne være en paraplyorganisation mellem det politiske niveau og trafikselskaberne.

Lobbyarbejdet for etablering af Kattegatforbindelse

Kattegatkomiteen, som er blevet oprettet for at fremme interessevaretagelsen for etablering af en Kattegatforbindelse, er fortsat yderst aktiv. Tre af landets fem regioner, nemlig Nordjylland, Midtjylland og Sjælland, har tilkendegivet, at de støtter op om en fast forbindelse over Kattegat, mens Region Syddanmark arbejder aktivt imod projektet.

"Transportministeren opretter kontaktgruppe om en fast Kattegatforbindelse"

I en Nyhedsmail med ovenstående overskrift meddelte lobbygruppen Kattegatkomiteen den 5. februar 2013, at transportminister Henrik Dam Kristensen har taget initiativ til at etablere en kontaktgruppe, som skal drøfte de kommende analyser af en fast forbindelse over Kattegat. Blandt i de inviterede er formand for Kattegatkomiteen Jens Kampmann, tillige med regionsformændene samt formændene for Kommunekontaktårene for Regionerne Nordjylland, Midtjylland og Syddanmark. Fra Kattegatkomiteens

formandskab er således, ud over formanden Jens Kampmann, inviteret regionsformænd Ulla Astman (Nordjylland) og Bent Hansen (Midtjylland) og formand for KKR i Midtjylland Anders G. Kristensen. I sit svar til transportministeren opfordrede Jens Kampmann til, at også repræsentanter fra Region Sjælland inviteres med i kontaktgruppen. Det første møde i kontaktgruppen blev afholdt den 20. februar 2013.

"Trafikforsker: Milliarder til jernbane sender Kattegatbroen ud i kulden"

Umiddelbart efter offentliggørelsen af Togfonden DK bragte journalisten Henrik Nordstrøm Mortensen den 1. marts 2013 en artikel i Ingeniøren med ovenstående overskrift. I den efterfølgende manchet kunne læses følgende: "Regeringens nye togfond knytter landets fire største byer tættere sammen, så det er meget vanskeligt at finde et argument for at investere i en bro over Kattegat, vurderer Per Homann Jespersen, RUC."

Men desværre giver repræsentanter for regeringspartierne ikke udtryk for samme opfattelse. Under pressemødet den 1. marts nægtede **transportministeren** kategorisk at knytte beslutningen om en forbedret jernbane sammen med perspektiverne for en Kattegatforbindelse:

"De to ting har overhovedet ikke noget med hinanden at gøre. Det her handler om at give pålidelige eltog til passagererne og nedbringe rejsetiderne. Overvejelserne om en mulig Kattegatforbindelse foregår i et helt andet regi."

Den samme holdning giver **De Radikales trafikordfører Andreas Steenberg** udtryk for i artiklen "DF vil med i regeringens togfond" af Hjalte Kragestein i Altinget.dk den 14. marts 2013, hvor journalisten skriver: "Han mener desuden, at timemodellen spiller fint sammen med en eventuel Kattegatforbindelse i fremtiden."

Rådets handlinger:

Deltagelse og arbejdsindsats i Trængselskommissionen

Året 2012 og 2013 er meget præget af arbejdet i Trængselskommissionen, som blev nedsat i fællesskab af regeringen, Enhedslisten og Dansk Folkeparti. Som noget hidtil uset blev repræsentanter fra græsrodsorganisationer udpeget som medlemmer af kommissionen. Således blev rådsmedlem Ivan Lund Pedersen udpeget som kommissionsmedlem, ikke som repræsentant for RBT, men for NOAH-Trafik. Ivan pegede på RBTs formand Kjeld A. Larsen som sin suppleant. Ivan påtog sig en stor arbejdsindsats ved at deltage i tre af kommissionens **syv arbejdsgrupper**, som blev nedsat juni 2012: (2) Alternativ finansiering af projekter til reduktion af trængsel, (5) Tiltag til reduktion af biltrafikkens miljøpåvirkning og (6) Landsdækkende roadpricing. Kjeld fik plads som ekstern ekspert i gruppe (4) Bedre kollektiv trafikbetjening i hovedstaden. **RBTs baggrundsgruppe** for arbejdet i TK udgøres af Lars Barfred, Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen.

Som markering i forhold til offentligheden afholdt Trængselskommissionen en **opstartskonference** "Reduktion af trængsel og modernisering af infrastrukturen" den 1. oktober 2012 på Axelborg, hvor en række udenlandske erfaringer blev præsenteret. De udenlandske eksempler omfattede München, Holland og Berlin. Bernhard Fink: "Hvorfor har den kollektive trafik haft så stor succes i München?", Angelika Deisenrieder: "Parker og rejs i München", Tom Godefrooij: "Samspelet mellem cykler og den kollektive trafik i Holland" og Martin Lutz: "Nedbringelse af forurening i Berlin: miljøzoner".

De **syv afrapporteringer** blev færdiggjort i løbet af december 2012, sendt til kommissionsformand Leo Larsen og lagt på Transportministeriets hjemmeside. I løbet af første halvdel af januar 2013 blev de syv rapporter sammenskrevet til et **Udkast til Idékatalog**, som blev diskuteret og stærkt kritiseret for sin meget ensidige prioritering af en udbygning af motorvejsinfrastrukturen i Hovedstadsområdet, baseret på primært rapporten fra arbejdsgruppe (3) "Bedre trafikafvikling på vejene". Denne gruppe har en meget stærk repræsentation fra billobbyismens organisationer.

Det var som om forfatterne til Udkast til Idékatalog nærmest havde glemt en helt central målsætning i **kommissionens kommissorium**:

"Der skal findes helhedsorienterede løsninger på disse udfordringer, der samtidig reducerer hovedstadens støj- og luftforurening samt CO2-udledning til gavn for miljøet, befolkningens sundhed og bylivet. De konkrete forslag til løsninger skal bl.a. understøtte, at den kollektive trafik samt cyklisme skal løfte det meste af den fremtidige vækst i trafikken".

Mere herom: <http://www.transportministeriet.dk/da/temaer/tr%C3%A6ngselskommissionen/>

På baggrund af kommissionsmedlemmers kritik blev Idékataloget delvis omskrevet. I starten af 2013 blev de enkelte strategiforslag i Idékataloget evalueret i forhold til kommissariatet af konsulentfirmaet Incentive, og strategiforslagene bearbejdes p.t. i **nye arbejdsgrupper**, i alt følgende seks, hvoraf de tre første er regionalt baserede: (1) "Indre bydele (formand Anne Skovbro, direktør i Københavns Kommunes Økonomiforvaltning), (2) Ringbyen (formand Steen Christensen, borgmester i Albertslund), (3) De store transportkorridorer (formand Michael Svane, direktør DI Transport), (4) Tværgående tiltag (formand Susanne Krawack, Det Økologiske Råd og CONCITO), (5) Landsdækkende roadpricing (formand Per Homann Jespersen, trafikforsker RUC) og (6) Scenarie og mobilitet (formand Karl Vogt-Nielsen, miljøkonsulent, tidligere CASA, tillige medlem af RBT). Ivan har påtaget sig at medvirke i arbejdsgrupperne (1) og (3).

RBT håber på, at der kan afleveres **alternative scenarier**, som politikerne kan vælge imellem, frem for en enkelt strategirapport med eventuelle mindretalsudtalelser. Det samlede kommissionsarbejde skal afleveres til regeringen september 2013.

Kommissionsmedlem Ivan Lund Pedersen har i hele forløbet udarbejdet adskillige oplæg til arbejdet i kommissionen, heriblandt til de grupper, hvori han deltager.

"Fra biltrængsel til klimavenlig mobilitet?", artikel i Modkraft

I en artikel med ovenstående overskrift i det netbaserede venstrefløjstidsskrift Modkraft den 21. oktober 2012 bidrog Kjeld A. Larsen med refleksioner over Trængselskommissionens udfordringer i relation til det opstillede kommissorium og fremlagde en række forslag til realisering af opgaven, under paraplyen af en overordnet transportstrategi "Efterspørgslen på transport skal reduceres".

Så kom Trængselskommissionens Idékatalog – og hvad så?

Som reaktion på indholdet i og perspektivering af Trængselskommissionens Idékatalog skrev Kjeld A. Larsen en kort statusartikel med ovenstående overskrift, som den 23. februar 2013 blev lagt på RBTs hjemmeside.

Det Etske Råd og transport

Deltagelse i debatdag "Bioenergi, fødevarer og etik i en globaliseret verden" 10. maj 2012

Debatdagen, som fandt sted i Fællessalen på Christiansborg, var arrangeret i fællesskab af Det Etske Råd (DER) og Concito. Debatdagen omfattede en lang række oplæg om bioenergi, perspektiveret som en del af løsningen eller en del af problemet i forbindelse med en bæredygtig udvikling, Det Etske Råds strategianbefalinger og sluttelig kommentarer fra og debat med en række politikere. Blandt rigtige gode oplæg var Mickey Gjerris, lektor i bioetik og medlem af Det Etske Råd: "Om bioenergi, natursyn og forestillinger om det gode liv" og Jørgen E. Olesen, forskningsprofessor ved Århus Universitet og medlem af Det Etske Råds arbejdsgruppe: "Knapper jordressourcer – hvordan prioriterer vi indsatsen?" Fra RBT deltog Ivan Lund Pedersen, Bente Hessellund Andersen og Kjeld A. Larsen.

Opfølgende henvendelse til Det Etske Råd om transport set fra et etisk perspektiv

Efter overværelsen af debatdagen om bioenergi og etik besluttede RBT at henvende sig til Det Etske Råd for at få DER til at iværksætte et udredningsarbejde om transportpolitikens etiske dilemmaer. Skrivelsen, som blev underskrevet af Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen og afsendt 26. september 2012, havde følgende indledning:

"Transport og trafik set fra et etisk perspektiv

Er transport og transportpolitik i det hele taget et anliggende for Det Etske Råd? Og kan man overhovedet identificere etiske problemstillinger og dilemmaer, som udspringer af eller er relateret til transport, mobilitet, transportformer, transportens aktører og operatører, borgerne, som har behov for at komme fra et sted til et andet, og håndteringen af magt, beslutninger og politiske afgørelser på transportens område? Ja, det mener Rådet for Bæredygtig Trafik. Det er derfor, vi henvender os til Etisk Råd."

Henvendelse afsluttedes med følgende opfordring til at iværksætte et udredningsarbejde:

"Faktisk mener vi, at det kunne være på sin plads at iværksætte et basalt udredningsarbejde, der kan kortlægge trafikken og transportpolitikens etiske spørgsmål og dilemmaer. Vi foreslår derfor, at Det Etske Råd initierer et sådant grundlæggende udredningsarbejde og øremærker midler hertil. Måske kunne der opstilles projekter i Det Etske Råds regi, som identificerer, afgrænser og mere indgående beskriver de etiske implikationer af den bestående samfundsmæssige prioritering af transportmidler og transporten og

transportudviklingens relationer til fundamentale spørgsmål som klima, miljø, bæredygtighed, vækst og modvækst, naturgrundlag, sundhed samt trafikanternes og borgernes tryghed og velfærd tillige med de trafikalt definerede trusler mod enkeltindividernes muligheder for at færdes i trygge omgivelser, leve et sundt liv og for opretholdelse af velfærd. Rådet for Bæredygtig Trafik bidrager gerne med input til et sådant idégenererende og projektformulerende arbejde, der også kunne indebære afholdelsen af seminarer.”

”På den baggrund kan vi desværre ikke hjælpe med jeres forespørgsel” – svaret fra Det Ethiske Råd

Svaret fra Det Ethiske Råd med ovenstående konklusion, som kom den 2. oktober 2013, var besvaret af Rune Klingenberg på vegne af Det Ethiske Råds formand Jacob Birkler. Baggrunden for konklusionen blev forklaret således:

”Rådet har til opgave at rådgive Folketinget, ministre og offentlige myndigheder om de etiske spørgsmål, der knytter sig til især forskning i og anvendelse af bioteknologier inden for sundhed, natur, miljø og fødevarer. Rådet skal desuden skabe debat om disse emner i samfundet. Rådet har også mulighed for at behandle etiske spørgsmål, der knytter sig til sundhedsvæsenet og biologiskmedicinsk forskning.

Rådet har kun mulighed for at tage sager op, hvis de ligger inden for ovenstående virksomhedsområde, og derudover tager Rådet kun sager op, hvis de er af principiel karakter, har en særlig aktualitet og i øvrigt passer ind i Rådets arbejdsplan.”

Deltagelse i møde ”Status på privatbanerne i Jylland, arrangeret af JETRA

Mødet, arrangeret af JETRA den 22. maj 2012 i Århus, omfattede tre oplæg om Midtjyske Jernbaner, Nordjyske Jernbaner og Vestbanen. Der blev givet faktuelle oplysninger om banerne og et overblik over det organisatoriske, statistik m.m. Tilhørerne fik derudover indblik i udviklingsplaner, udfordringer og fremtidsinitiativer. Der er iøjnefaldende forskelle mellem de tre selskaber, når det gælder opbygning, driftsmæssig professionalisme, dynamik mv. Man savnede nogle overordnede, mere principielle drøftelser af tværgående samarbejdsmuligheder banerne imellem, samfundets prioritering af skinnetransport i alle dele af landet og visioner for banernes udvikling og placering i jernbanenettet. Det må derfor anbefales, at JETRA arrangerer endnu et møde om privatbanerne og fortsætter med at holde øje med de små baners problematik. Der er nok at forholde sig til, for der er løbende enkeltpersoner, trafikforskere, busteknokrater og politiske kræfter, som gerne ville være en eller flere privatbaner/lokalbaner foruden. Fra RBT deltog Leif Kajberg.

Deltagelse i konferencen ”KOM FREM – Smarte veje til mindre trængsel” 23. maj 2012

Konferencen, som fandt sted på Børsen, var organiseret i fællesskab af Danske Erhverv, DSB og Formel M. Oplæggene, som bød på meget blandet gods, kan betragtes som et af flere forsøg på at markere sig i forhold til arbejdet i Trængselskommissionen. Afslutningen omfattede en række politiske indspil til TK ved Ayfer Baykal (SF), Mette Reissmann (S), Jacob Jensen (V), Lars Barfoed (K) og Henning Hyllested (EL), ligesom den nyudnævnte formand for TK Leo Larsen stod for opsamling og afslutning. Det mest brugbare oplæg var fra Flemming Borreskov, adm. direktør fra Realdania, i form af fremlæggelsen af visionen: ”Scenarier for Danmarks fremtid – Byernes æra”, en rapport som NGOerne bør gøre brug af. For RBT deltog Kjeld A. Larsen.

Deltagelse i ”Medlemsmøde om Trafikaftalen af 12. juni”

Kollektiv Trafik Forum og TØF inviterede til medlemsmøde hos Rambøll den 17. august 2012 om den af regeringen, Enhedslisten og Dansk Folkeparti indgåede trafikaftale om en række initiativer til sikring af bedre og billigere kollektiv trafik, herunder takstnedsættelser for 662 mio. kr. årligt fra 2013 og investeringer i kollektiv for i alt 2,6 mia. kr. frem til 2016. Ole Iskov, som deltog for RBT, berettede, at mødet hovedsagelig formede sig som en gennemgang af aftalens indhold.

Kontorchef Lasse Winterberg, Transportministeriet, oplyste, at der var tale om en rammeaftale, som løber indtil videre og i denne omgang frigav 662 mio. kr. og ikke 500 mio. på grund af Skatteministeriets ”kreative bogføring” af momsbeløb. Han så forskellige muligheder for en takstnedsættelse, som ministeriet drøftede med bl.a. trafikalselskaberne. Der fremkom ingen radikal nytænkning om f.eks. nyt fælles takstzonesystem som oprindeligt bebudet ved rejsekortets lancering.

Underdirektør Ove Dahl Kristensen, DSB, påregnede indkøb af 15 nye 2-strøms dobbeltdækker eltogsæt, opgradering af de tilbageværende 6 elektriske EA-lokomotiver og opfriskning af inventaret i de elektriske IR4-togsæt i forbindelse med den kommende elektrificering af strækningerne Lunderskov-Esbjerg, København-Fehmarn og Fredericia-Ålborg. Man ville tilstræbe fælles materiel for fjern- og regionaltog, ligesom køreplanen for 2020 ville indebære kortere rejsetider og høj rettidighed.

Chefkonsulent Henrik Severin Hansen, Trafikstyrelsen, omtalte en planlagt 2 års pulje til forbedring af den kollektive trafik i yderområder (som ikke blev defineret).

Den bebudede debat med indlægsholderne kom ikke rigtigt i gang, ligesom mødet sluttede før tid.

Deltagelse i TØF seminar "Mere gods på banen"

Trafikstyrelsen og TØF inviterede den 21. august 2012 til seminar med fokus på "Mere gods på banen". En række private og offentlige aktører var inviteret for at drøfte mulighederne for at få mere gods på banen, en politisk målsætning som bl.a. fremgår af regeringsgrundlaget fra oktober 2011. På seminaret, som fandt sted hos Trafikstyrelsen i Ørestaden, deltog Ole Iskov for RBT. Til trods for de senere års beskedne udvikling for gods på banen, ser prognoserne, når der ses bort fra transittrafikken, ikke lyse ud. Blandt de mange oplæg var "Infrastrukturinvesteringer der styrker gods på banen" ved Martin Munk Hansen fra Banedanmark, som bl.a. pegede på forudsætninger som øgede toghastigheder, længere overhalingsspor, ny dobbeltsporet Storstrømsbro og nye spor uden om Københavns Lufthavn Kastrup, oplægget "Vestas overvejelser vedr. brug af jernbanetransporter" ved Mette Heileskov Bülow fra Vestas, oplægget "Danske fragtmænds brug af gods på banen" ved Brian Jensen fra Danske Fragtmænd, som bl.a. kom ind på hindringer som nedlagte godsterminaler og for dårlige køreplaner, og oplægget "Challenges and possibilities on how to promote future rail freight transport in Europe" ved Gottfried Eymer fra DB Schenker Rail Scandinavia. Ole opsummerede sidstnævnte oplæg således: "Foredragsholderen orienterede om DB Schenker, som nu er største jernbanegodsoperatør i Europa efterfulgt af polske PKP Cargo. Han beklagede sig kraftigt over de varslede stigninger af baneafgiften (+ 67 % frem til 2020). Hertil kommer udgiften til ERTMS (det nye signalsystem) på 48,5 mio. kr. i 2016-17 samt førtidig afskrivning af det nuværende ATC-system på 74 mio. kr. Fra salen lød der beklagelse over, at transittogene ikke standser undervejs i Danmark, men der blev henvist til muligheden for stop f.eks. i Ringsted efter nærmere aftale". Så der er vægtige grunde til, at vi ikke foreløbig skal forvente den ønskede overflytning af gods fra vej til skinner.

Deltagelse i den fælles dansk-tyske konference "Ligger fremtiden på skinnerne?"

Konferencen, som blev afholdt den 23. august 2012 i Padborg, havde som undertitel "Danmark og Schleswig-Holstein som drejeskive for europæisk godstransport i det 21. århundrede". På RBT's vegne deltog Ole Iskov, som efterfølgende oplyste følgende til dagsordenens punkter (i anførselstegn):

"Perspektiver for udviklingen af intermodal godstransport med bane i Danmark". Trafikstyrelsens repræsentant meddelte, at det var ambitionen med tiden at elektrificere hele det danske jernbanenet, ligesom et udvalg i Trafikstyrelsen undersøgte behovet for flere kombiterminaler herunder i Esbjerg og Hirtshals. Deres udsendte ytrede tvivl om berettigelsen af den eksisterende omend mindre kombiterminal i Padborg, som efter hans mening blot bevirkede, at meget gods fra udlandet straks blev omlæst til lastbiler fremfor at blive viderebefordret på jernbane til "miniterminaler" længere oppe i Jylland. Også dette spørgsmål ville blive undersøgt, men der var p.t. ingen planer om andre mindre kombiterminaler i nogle af de større byer.

"Udviklingen af kombiløsninger med udgangspunkt i Padborg kombiteminal": Godsoperatøren TX-Logistik, som driver og anvender Padborg-terminalen til bl.a. lokomotivskift på grund af mangel på flerstrømslokomotiver, udtalte sin tilfredshed med terminalen, selv om den egentlig var for lille.

"Udvikling af kombiterminalerne i Tyskland og deres betydning m.v.": Det oplystes, at der nu var 122 tyske kombiterminaler - siden 1998 var der tilkommet 69 nye.

"Debatoplæg". Indlederen slog fast, at der var brug for alle transportformer, men at dette kræver adfærdændringer både for gods og personbefordring. Grænseregionen manglede fremtidssyn og var således ikke "togland" for persontrafikkens vedkommende. Det blev ikke nævnt, at den overvældende bildominans i høj grad skyldes grænsehandelen. Der er dog 14.000 daglige pendlere over grænsen.

Iskov nævnte ideen om regionaltog Tønder-Tinglev-Sønderborg, som støttes af borgmesteren i Sønderborg. En sådan trafik kunne danne basis for godstog samt en "ringbane" Tinglev-Flensburg-Niebuß-Tønder-Tinglev. Jernbaneinfrastrukturen eksisterer stadig omend stedvis i dårlig tilstand, men med 800.000 passagerer årligt på den parallelle busrute mellem Flensburg og Niebuß burde der være basis for en sådan bane. Den lokale initiativgruppe glimrede desværre ved sit fravær, hvorfor Iskov stod ret alene med sit forslag. Da Iskov efterfølgende ikke undlod at nævne, at godstransporten på bane tilsyneladende manglede politisk bevågenhed både nord og syd for grænsen, idet han oplæste Transportministeriets nyeste pressemeddelelse om fortsættelse af modulvogntogsforsøget i Schleswig-Holstein, steg stemningen til stormfulde højder, ligesom indlederen havde glemt sine smukke ord om adfærdsændringer.

Deltagelse i Trafikdage i Ålborg den 27.-28. august 2012

Fra RBT overværede Leif Kajberg udvalgte sessioner mv. på konferencens andendag, den 28. august, om bl.a. skitseprojekter og modeller for anlæg af en lufthavnsbane til Billund og banepanlægning i den østjyske båndby mv. Det var en lidt spøjst oplevelse at overvære præsentationen vedrørende anlægget af en bane til Billund/Grindsted, og lidt svært at forholde sig til. Oplægsholderen fra Styrelsen virkede utrolig defensiv, det gjaldt simpelt hen om at få den billigst mulige skinneløsning, en regulær spareøvelse fra starten af, og man burde, anførte han, forholde sig helt utraditionelt til standarder, normer og praksis på anlæggesområdet. Leif havde med arrangørernes tilladelse opsat **en lille plancheudstilling**, der omhandlede nogle af **Vestbanens genvordigheder** efter banens relancering og indsættelsen af nye togsæt 1. juli 2012. Problemerne, der i meget høj grad skyldes inkompetence og forsinkelser i planlægningen fra Sydtrafiks side, angik Rejsekortets indfasning, billetautomater, fravær af turistbillet, utilstrækkelig brugervenlighed i informationsformidlingen til Vestbanens passagerer mv. Den interimistiske udstilling havde følgende overskrift: "Rejsekortet for 117. gang - nu i vestjysk aftapning. Eller: Hvorfor er der trafikelskaber, der ikke kan eller vil levere varen? Og ikke har implementeret udstyret og etableret de kundevenlige billetformidlingskanaler, når regionens eneste privatbane relanceres?"

Vestbanens fortsatte genvordigheder

Rådet for Bæredygtig Trafik følger fortsat Vestbanen (Varde-Nørre Nebel) tæt; Leif Kajberg deltager på vegne af Rådet i Arbejdsgruppen vedrørende Vestbanen. Det store højdepunkt i 2012 var indsættelsen af nye Linttog. Leif gav en kort stemningsbeskrivelse fra festlighederne i forbindelse med Vestbanens nye tog d. 30. juni: "Huhej hvor det gik i de nye Linttogsæt ud over de vestjyske stepper. Euforien ville ingen ende tage for de mange fotograferende tognørder, som fandtes overalt på stationer og ude i terrænet. Trafikministeren var der, borgmesteren med borgmesterkæde, formanden for Vestbanens bestyrelse - honoratiore og magtens mænd var på plads på Varde Vestbanegård, med højeste flag og alskens festivitas. Og nyt logo blev afsløret. Arbejdsgruppen vedr. bevarelse af Vestbanen blev nævnt flere gange i talerne. Og der var også tak og håndtryk fra et par lokoførere, hvis arbejdspladser vi har været med til at sikre." Arbejdsgruppen fortsætter sin virksomhed - det har (desværre) vist sig nødvendigt med en følgegruppe, der kan holde øje med udviklinger i forbindelse med banens modernisering og forskellige jernbanetekniske forhold deriblandt lukning af et antal overkørsler. Vestbanen fik ny direktør i 2012. Der tegner sig et meget løfterigt perspektiv for Vestbanen i forbindelse med de fremlagte planer for en nærbane Ribe-Bramming-Esbjerg-Varde-Oksbøl. Leif Kajberg skrev en kronik om Vestbanen, der (som vanligt) kom i *Flensborg Avis* den 23. juni 2012.

Arbejdet for at opretholde Grindstedbanen

Udarbejdelse af "Høringssvar om eventuel nedlæggelse af Grindstedbanen"

Høringssvaret, som blev udarbejdet af Ole Iskov og indsendt til Banedanmark den 30. september 2012, indledes således:

"Indledningsvis gør vi opmærksom på, at et hvilende sidespor i henhold til Netredegørelse 2013 skal være hvilende i 2 år, og Grindstedbanen kan derfor tidligst nedlægges pr. 1. september 2014 (og ikke 2013). Bestemmelsen er formentlig indført for at undgå "hovedkulds" nedlæggelse og optagning af infrastruktur, som alligevel kan anvendes til fortsat jernbanedrift, og giver god mening i det foreliggende tilfælde, der er præget af lige lovligt meget hastværk. Nu er der tid til at tænke sig om." Ole Iskov foreslår i høringssvaret, at

tænkepausen skal bruges til at overveje RBTs forslag om at styrke den kollektive trafik i Jylland ved at bygge en vestlig jernbaneforbindelse fra Bramminge til Billund Lufthavn.

Henvendelse til transportminister Henrik Dam Kristensen "Esbjerg Nærbane og Grindstedbanen"

I henvendelsen, udformet og afsendt af Ole Isskov, med også RBTs formands underskrift, den 26. februar 2013, anmoder vi transportministeren om at samtænke scenariet for en "Nærbane-Ribe-Esbjerg-Varde-Oksbøl", opstillet i fællesskab af Esbjerg og Varde Kommuner sammen med Sydtrafik og Trafikstyrelsen, i en samlet løsning med den "hvilede" Grindstedbane.

Oprettelse af støttegruppen "Grindstedbanens Venner"

På initiativ af lokalfolk og rådsmedlemmerne Ole Isskov og Leif Kajberg blev støttegruppen "Grindstedbanens Venner" oprettet på et møde den 13. marts i Esbjerg. Formålet med støttegruppen, som har Sune Nielsen som kontaktperson, er at arbejde for, at der igen kommer tog på Grindstedbanen.

En **pressemeldelse "Esbjerg Nærbane og Grindstedbanen"** blev udsendt i fællesskab af Grindstedbanens Venner og RBT den 27. marts 2013.

Deltagelse i TØFs "Kollektiv Trafik Konferencen 2012"

Konferencen, som blev afholdt den 1.-2. oktober 2012 på Comwell Grand Park Hotel i Korsør, var TØF's 29. årskonference om regional og lokal kollektiv trafik. Konferencens fokuspunkter var følgende: 1. det politiske forlig om takstpuljen og investeringspuljen, 2. letbaner og BRT og 3. trafiksekskabernes koordinerede kørsel. De tre temaer blev behandlet i tre parallelle storseminarer på konferencens første dags eftermiddag, men indgik også i plenumprogrammet og flere efterfølgende seminarprogrammer. For RBT deltog Ole Isskov på konferencens første dag, herunder i storseminaret om letbaner og RBT. Alle eksisterende letbaneplaner i Danmark blev drøftet: letbanen i Aarhus, letbanen langs Ring3 i hovedstadsområdet, letbanen i Odense og det planlagte letbaneprojekt i Aalborg. Det eneste planlagte RBT projekt i Danmark, Nørre Campus projektet, blev ligeledes præsenteret.

Deltagelse i seminaret "Strategi på banen", et fælles Jetra/NJS arrangement

Seminaret, som fandt sted den 11. oktober 2012 i Ingeniørhuset, Kalvebod Brygge, var organiseret i fællesskab af Ingeniørforeningens Selskab for Jernbanetransport og NJS (Forum for Nordisk Jernbanesamarbejde) og omfattede følgende tre oplæg: "Landstrafikmodellen" ved Otto Anker Nielsen, DTU Transport, "Strategiske overvejelser mht. elektrificering af banenettet i Danmark" ved chefkonsulent Betina Søreide, Banedanmark og "Stadieplanlægning for effektiv baneudbygning" ved afdelingsleder Steen Nørnbæk Madsen, Rambøll. For RBT deltog Ole Isskov.

Deltagelse i konferencen "Statens trafikplan 2012-2027" og Movia's "Trafikplan 2013-2017"

Konferencen, som var arrangeret af Forum for Nordisk Jernbanesamarbejde (NJS) den 27. februar 2013 hos Movia på Toftegårds Plads, omfattede to oplæg, et oplæg af Jan Albrecht fra Trafikstyrelsen "Statens trafikplan 2012-2027", en plan som netop har været i høring, og et oplæg af Jeppe Gaard fra Movia "Movia's Trafikplan 2013-2017", en plan som kommer i høring forår/sommer 2013. Trafikstyrelsens plan, som skal ses i et målsætningsperspektiv om af transportarbejdet med tog skal fordobles, blev kritiseret for hverken at være en vision eller plan, idet den blot fremlægger en tidsramme for allerede vedtagne projekter. Movias trafikplan, som skal ses i et tidsperspektiv inden åbningen af Metroringlinjen i 2018 og et målsætningsperspektiv om en 50 % stigning i busstrafikken inden 2030, opsplitter Movia området i centralkommunerne, hvor busdriften skal indskrænkes i forbindelse med metroringens åbning, mens busdriften alene skal udvides uden for centralkommunerne. I denne strategitænkning er der ikke indtænkt, at buspassagererne omfatter forskellige brugergrupper, som ikke alle er potentielle metrobrugere. Fra RBT deltog Ole Isskov, Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen.

Deltagelse i medlemsmøde i TØF om "Fremtidens jernbane: Attraktivitet og Vækst"

Mødet, som fandt sted den 9. april 2013 hos Trafikstyrelsen i Ørestaden, omfattede fire oplæg tillige med en afrundende paneldiskussion med oplægsholderne. I det første oplæg ved Jonas Nilsson fra SJ "4. jernbanepakke – i svensk perspektiv" fik tilhørerne et kort rids af jernbaneudviklingen i broderlandet,

herunder opsplittningen i 1980 i Banverket og SJ, oprettelsen af SJ AB i 2001, konkurs i 2002 og endelige det seneste årtis gradvise konsolidering, bl.a. som resultat af den differentierede prispolitik. I dagens andet oplæg ved Carsten Falk Hansen, direktør i Trafikstyrelsen, "Hvordan forventer Trafikstyrelsen at jernbanen udvikler sig de næste 10 år" betonede oplægsholderen, at Trafikstyrelsen ikke har nogen ønsker, men loyalt gennemfører, hvad en siddende regering beslutter. Han lagde ikke skjul på, at styrelsen betragter timemodellen, og herunder Togfonden DK som finansieringskilde, som det store dyr i åbenbaringen, dvs. midlet til realisering af målsætningen en fordobling af persontransportarbejdet. Hansen understregede tillige behovet for at få den kollektive trafik til at hænge sammen, dvs. skabe gode sammenhænge mellem tog, metro, letbaner, opgraderede busløsninger og forbedrede terminaler. Endelig understregede han, hvor meget en kommende Femern Bælt forbindelse vil ændre godstrafikstrømmene i Danmark: en flytning fra Jylland til Sjælland. I sit oplæg "Hvordan ser DSB fremtidens jernbane-system bedst anvendt?" af DSBs adm. direktør Jesper Lok kom oplægsholderen ind på fire store arbejdsopgaver (fire!), som DSB p.t. er optaget af: (1) Værn om netværksfordele!", (2) "Sikre god sammenhæng!", også med biler og cykler, (3) "Vi skal have en national stationsplan!", idet DSB har 300 stationer, hvoraf kun et fåtal er kommercielt levedygtige og (4) "Vi skal have købt de rigtige el-tog!", hvilket betyder indkøb af 200 elektriske togsæt til anslåede 20 mia. kr. Endelig kommenterede han lidt på problematikken "Skal DSB privatiseres?". Privatiseringsproblematikken var temaet for dagens sidste oplæg "Hvordan ser internationale operatører fremtidens jernbanesystem bedst anvendt?" ved adm. direktør Thomas Øster fra Arriva og tillige formand for brancheforeningen Dansk Tog, som er stiftet af Abellio, SJ og Arriva, med Copenhagen Economics som samarbejdspartner. Overskriften for direktørens oplæg var meget sigende: "Konkurrencen skal tilbage på sporet!" Dansk Tog har en national konkurrenceudsættelsesplan på tapetet i form af en privatisering af DSB i 5-6 koordinerede pakker og planlægger i den forbindelse at byde ind med et case i form af eldrift på strækningen Esbjerg/Sønderborg-København. I den efterfølgende diskussion var et væsentligt tema "konkurrence om eller på sporet", dvs. om konkurrencen ikke blot skal vedrøre udvalgte sporstrækninger, mens også omfatte konkurrence på samme hovedspor. Lad os håbe, at kommende regeringer har stamina nok til at modstå udenlandske kapitalinteresser og bibeholde samfundets kontrol med den danske jernbaneinfrastruktur og -drift.

Deltagelse i Folketingets Transportudvalgs åbne høring om Fremtidens Jernbane

Den af Transportudvalget iværksatte høring om Fremtidens Jernbane, som fandt sted den 11. april 2013 i Landstingssalen på Christiansborg, bestod af tre sessioner. Blok 1: "Elektrificering og timemodel" omfattede tre oplæg: "Regeringsudspillet Togfonden DK og visionerne for fremtidens jernbane" ved transportminister Henrik Dam Kristensen, "Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027 samt elektrificering og timemodel" ved Carsten Falk Hansen fra Trafikstyrelsen, og "Kan fremtidens jernbane med fordel finansieres via OPP?" ved Torben Möger Pedersen fra PensionDanmark. Sidstnævntes oplæg viser, at PensionDanmark er sulten efter at investere inden for infrastrukturuområdet, specielt i forbindelse med projekter, hvor driftsudgifter udgør en stor del af anlægsudgifterne. Blok 2: "Operatørerne, erhvervsliv og passagerer" omfattede fire oplæg: "DSB's visioner for fremtidens jernbane" ved Jesper Lok, dir. for DSB, "Arrivas visioner for fremtidens jernbane" ved Thomas Øster, Dansk Tog og Arriva, "Erhvervslivets ønsker til fremtidens jernbane" ved Michael Svane, DI Transport og "Hvordan får vi flere passagerer til jernbanen?" ved Susanne Krawack, Trængselskommissionen og CONCITO. Loks og Østers bidrag var identiske med tilsvarende oplæg fra den forudgående TØF konference med samme tema to dage forinden. Den sidste blok 3: "Fremtidens jernbane i EU" omfattede oplæg, som tillige var bestanddel af konferencen senere samme eftermiddag om Europa-Kommissionens forslag til 4. jernbanepakke i Europa-Huset: "EU's visioner for jernbane i Europa ved Keir Fitch fra EU-kommissionen (motto: open access og equal access measures) og "Hvad skal der til for at fremme gods på bane?" ved Gottfried Eymer, DB Schenker (beklagede den ulige konkurrence mellem godstransport på lastbil og tog). Spørgepanelet omfattede medlemmer af Transportudvalget, hvor specielt Kristian Pihl Lorentzen (V) og Henning Hyllestad (EL) var spørgelystne. Et af Hyllestad indlæg gik på, at man i kampens hede for at få realiseret Togfonden DK ikke glemmer signalet i DSBs strategi fra januar 1998 "Gode tog til alle" og opfordrede til en fremskyndelse af lokale togprojekter. Adskillige partiers trafikordførere havde valgt ikke at prioritere konferencen: SF, LA og KF. Fra RBT deltog Ivan Lund Pedersen, Ole Iskov og Kjeld A. Larsen.

Deltagelse i møde om Europa-Kommissionens forslag til 4. jernbanepakke

Mødet, som fandt sted den 11. april 2013 i Europa-Huset i København, foregik på engelsk og havde Leif Kajberg som RBT-deltager. EU's markedstænkning udbredes til alle sektorer og aktivitetsområder, og da transport er et nøgleområde i det indre marked, søsættes der også initiativer, der kan skabe rammer for driften af jernbaner og udbuddet af driftsopgaver inden for denne sektor. Det forudsætter et omfattende arbejde med at etablere regelsæt og standardiserede vilkår på jernbaneområdet, ligesom der skal gennemføres en række tekniske og strukturelle omlægninger.

Det fremgår klart af det præsenterede baggrundsmateriale og de fremlagte formålsbeskrivelser, at det forretningsmæssige element er i højsædet, og at jernbanerne i EU så vidt muligt skal drives på kommerciel basis; plusordene er liberalisering, markedsåbninger, udlicitering, konkurrence, omkostningseffektivitet, kundecentrering og -tilpasning og kunderspons ("customer responsiveness"). Målet er at skabe et sammenhængende, fælles jernbanemarked i Europa. Jernbanens konkurrencedygtighed og præstationer skal øges. Der skal skabes vækst inden for jernbanesektoren, ligesom sektoren skal tilskyndes til at få innovationen op i gear. Der satses på at opdele jernbanerne i EU-landene i entrepriser, dvs. der foretages udbud af jernbaner i EU-landene i pakker, og der skal skabes optimale muligheder for, at operatører på tværs af landegrænser i EU kan byde på entrepriser eller "pakker" indeholdende strækninger, systemer, net, driftsopgaver inden for forhåndsdefinerede geografiske områder etc.

Mødet i København sigtede mod at belyse de udfordringer og muligheder, der aftegner sig i forbindelse med implementeringen af 4. jernbanepakke i Danmark. Og det fremgik klart af de spørgsmål, der blev stillet på mødet – eksempelvis af repræsentanter for erhvervsorganisationer, offentlige myndigheder (Trafikstyrelsen), operatører (DSB og Schenker fx) og den nationale infrastrukturforvalter (Banedanmark) – at det ikke er uden problemer at gennemføre den bebudede og tilstræbte markedsføring af jernbanesektoren. Jernbanepakken rummer således kontroversielle elementer og har dermed fået en række fagforeninger mv. på banen, der er blevet rejst kritik af EU's indblanding i nationale jernbaneforhold og hejst en række faresignaler.

Der blev indledt med en gennemgang af Jernbanepakkens hovedelementer (tekniske standarder, harmonisering, certificering, udbud og udliciteringsprocedurer mv.). Derefter blev der åbnet for spørgsmål og kommentarer. Flere af spørgsmålene på mødet kredsede om meget jernbanetekniske problemstillinger, men andre emner blev også ventileret, fx lokoføreres sprogkundskaber (fx tyske lokoførere hos Schenker, der skal lære dansk), og de sprog, som "operational rules" for ERMTS (signalsystemet) skal være tilgængelige på – det vil fx være ønskeligt, at man i fx Sverige og Tyskland også indfører en engelsksproget variant, sådan som det vil være tilfældet i Danmark. Sættelsen af udbud i form af pakker og opsplittningen af baner og betjeningsområder i udbudspakker var ikke uden problemer for et lille land som Danmark, hvor mange togbrugere ikke er vant til skift og omstigninger til andre selskaber/operatører undervejs. I yderste konsekvens kan det betyde tab af rejsende, og at flere vælger bilen. Men måske har bekymringerne fået for stor vægt, for busmarkedet med dets liberalisering og effektivisering og diversiteten af operatører er jo en succeshistorie og en interessant analogi, fremførtes det i et indlæg. Det blev desuden påpeget, at der i det fremlagte materiale ikke er meget om jernbanesikkerhed. Den politiske proces i forbindelse med Jernbanepakken går nu videre, og den er meget kompleks.

Transport og klima

Deltagelse i CONCITO workshop "Incitamenter til hurtig introduktion af klimavenlige teknologier i transportsektoren"

Workshoppen, som fandt sted på Arbejdermuseet den 11. oktober 2012 med Susanne Krawack som ordstyrer, havde sat fem drivmiddelkategorier til transportsektoren til debat: (1) Elektricitet, (2) gas, (3) brint og brændselsceller, (4) metanol og (5) biobrændstoffer. Oplægsholderne udgjordes af de respektive kommercielle interessenter inden for de fem drivmiddelkategorier. De mange oplæg, som blev drøftet og konverteret til forslag af deltagerne ved de respektive borde, blev derefter fremlagt og kommenteret af et ekspertpanel omfattende Christian Kampmann fra CBS, Henrik Duer fra Energistyrelsen, Jørgen Henningsen, Karsten Steen Pedersen fra COWI, Per Homann Jespersen fra RUC og Torben Chrintz fra CONCITO. Drivhusgasperspektivet druknede helt i det store hav af kommercielle interesser. For RBT deltog Kjeld A. Larsen.

Deltagelse i debatmødet "Klimaloven – bliver den Europas stærkeste?", arrangeret af NOAH og INFORSE-Europe

Debatmødet, som fandt sted den 11. oktober 2012 i Festsalen på Nationalmuseet, drejede sig om en kommende klimalov i Danmark. De diskuterede temaer fremgik af arrangørernes opstillede spørgsmål:

"Hvad er status for klimalove i andre europæiske lande? Hvilke målsætninger skal en dansk klimalov have? Hvordan skal klimalovens drivhusgasbudgetter se ud? Hvilken rolle og sammensætning skal klimakommissionen have? Hvad betyder allerede indgåede forlig for loven? Hvordan forpligtes kommende regeringer til at følge loven?"

Debatmødet omfattede følgende tre oplæg: "Principper i en dansk klimalov" ved dr. Jur. Ellen Margrethe Basse, Aarhus Universitet, "Udkast til en dansk klimalov" ved Kim Ejlertsen, NOAH og "Replik vedr. klimalovprincipper og forslag til en dansk klimalov" ved Jørgen E. Olesen, medlem af den tidligere regerings Klimakommission. Oplæggene blev diskuteret, først i et politikerpanel bestående af Pernille Rosenkrantz-Theil (S), Steen Gade (SF) og Per Clausen (EL), dernæst i et panel bestående af oplægsholdere og yderligere to organisationsrepræsentanter direktør Lars Aagard fra Dansk Energi og Eske Groes fra KL. fra RBT deltog Kjeld A. Larsen, som inddrog flytrafik i debatten. Kontrasten til mødet samme dag hos CONCITO om klimavenlige teknologier i transportsektoren, hvad angår antal deltagere og deltagende interessenter, var slående.

Afkald på skærpelse af lovgivning omkring Miljøzoner

Rapport fra DCE: "Luftkvalitetsvurdering af ren-luftzone i København"

Nationalt Center for Miljø og Energi, Aarhus Universitet, udsendte september 2012 en rapport om luftkvaliteten i København. Rapporten fastslår, at grænseværdien på 40 µg/m³ som årsmiddelværdi for NO₂, som skulle være overholdt fra og med 2010, fortsat ikke overholdes på en række trafikerede gader i København. Væsentlige årsager til at grænseværdien ikke overholdes er, at de eksisterende miljøzoner i København, Aarhus, Odense og Aalborg, som var fuldt implementerede i 2010, alene regulerer ældre busser og lastbiler, og at antallet af dieseldrevne person- og varebiler med oxidative katalysatorer, som oxiderer NO til NO₂, er i stigning.

Fælles NGO-udspil vedrørende manglende lovudspil om Miljøzoner

Med Kåre Press-Kristensen, Det Økologiske Råd, som initiativtager fremsendte seks NGO'er, nemlig DØR, Danmarks Naturfredningsforening, Astma-Allergi Danmark, Miljøpunkt Nørrebro, NOAH Trafik og RBT, den 14. oktober 2012 en fælles henvendelse til Folketingets miljøordførere i protest mod at lovforslaget om Ren Luft zoner ikke fremsættes. Fra protesten citeres indledning og konklusion:

"Kære Miljøordfører

Med stor skuffelse og undren kan undertegnede organisationer konstatere, at lovforslaget om *Ren Luftzoner* (miljøzoner) nu er taget helt af bordet. I stedet afventes et udspil fra Trængselskommissionen, hvilket forsinker processen minimum et halvt år – samtidig med, at det er usikkert, om der overhovedet kommer klare anbefalinger fra kommissionen på dette punkt". og

"Undertegnede organisationer appellerer derfor til, at Folketinget hurtigst muligt beslutter et lovforslag, der muliggør ambitiøse miljøkrav til trafikken i store byer, så luftforureningen kan reduceres, og landets hovedstad i 2014 kan leve op til EU's basale grænseværdi, der skulle være opfyldt helt tilbage i 2010."

Fælles NGO-udspil "Ang. diskussionen om luftkvalitet og bymiljø på ministermødet mandag d. 22/4 i Dublin"

I den fælles henvendelse til miljøministeren, iværksat via initiativ fra Kåre Press-Kristensen fra DØR og afsendt den 8. april 2013 med otte organisationers logo (DØR, DN, DCF, Miljøpunkterne Nørrebro, Amager og Indre By-Christianshavn, NAOH Trafik og RBT), rettes indledningsvis opmærksomheden mod fire gode grunde til at forbedre luftkvaliteten: (1) sundhedseffekter, (2) naturødelæggelser, (3) store samfundsmæssige omkostninger og (4) hjælp til at nå klimamål. Organisationerne anmoder Ida Auken om på ministermødet at fokusere på følgende handlinger: (1) ambitiøse reduktionsforpligtelser, (2) forureningen fra alle store kilder skal minimeres og (3) generel implementering og håndhævelse af eksisterende luftkvalitetsregulering og indførsel af en strategi for at stramme reguleringen til min. WHO-anbefalinger.

Indsendelse af "Høring om Netredegørelsen 2014"

Høringssvaret, udarbejdet af Ole Iskov og indsendt til Banedanmark den 13. november 2013, omfatter følgende kritik af Netredegørelsen:

"Generelt finder vi ikke meget konkret om fremtiden, når der bortses fra helt store projekter som f.eks. Fehmarnforbindelsen. Vi har noteret os, at der efter flere års "snak" endelig er kommet gang i transporten af møllevinger, mens enhver tale om længere godstog i hvert fald på den vigtige transitstrækning fra Malmö til Padborg tilsyneladende er forstummet.

Ligeledes savner vi mere ambitiøse målsætninger med hensyn til højere hastigheder i forbindelse med større sporombygninger og elektrificering."

Herudover har vi navnlig hæftet os ved afsnit 3.2 om sidespor m.v. og finder fortsat, at Banedanmark er "overivrig" med hensyn til at nedlægge havnebaner og sidespor – også når disse ejes af Banedanmark."

I sit ret udførlige "**Svar på Rådet for bæredygtig trafiks høringssvar vedrørende Netredegørelsen for 2014**" fra den 3. december 2012 forsvarede Banedanmark sin position på de tre kritiserede områder.

Deltagelse i Transportministeriets "Statuskonference for de strategiske analyser 2012 – prioriteringer og finansieringsmæssige udfordringer"

Statuskonferencen, som fandt sted på hotel Opus i Horsens den 26. november 2012, omfattede en række oplæg om udvalgte projekter og finansieringsmodeller og afsluttedes med et debatpanel bestående af borgmestere og erhvervsfolk..

Blandt oplæggene var "Timemodellen og baneplan for Østjylland – hvilke potentialer er der for fremtidens togtrafik?" ved Lasse Winterberg, kontorchef i Transportministeriet og "Havnetunnel i København – linjeføringer og finansieringsmuligheder" ved Jakob Karlshøj, kontorchef i Transportministeriet. Den kritiske vinkel var overladt til Bjarke Møller, chefredaktør for Mandag Morgen, med oplægget "En grøn fremtid for Danmark – hvordan ser transportsystemet ud i 2050?". Fra RBT deltog Vigand Rasmussen, som efterfølgende bidrog med en kritisk avisartikel "Med pendlerekspres gennem bybåndet Freja" om timemodellens implementering i Østjylland og en forhåbentlig kommende Billundbane.

Deltagelse i Trafikstyrelsens konference "Godstransport i byerne"

Konferencen, som fandt sted den 29. november 2012 hos Trafikstyrelsen i Ørestaden, omfattede en række oplæg om planlagte projekter og forsøgsprojekter om godstransport i byerne, som skulle besvare følgende tre spørgsmål rejst af arrangøren Trafikstyrelsen:

"Skal varerne bringes ud, mens vi sover, og kan det lade sig gøre, uden at folk får forstyrret deres nattesøvn? Kræver det eldrevne køretøjer og chauffører på listesko?"

"Skal butikkerne skifte leveringsadresse til en central uden for byerne, så de varer, butikkerne har bestilt fra deres forskellige leverandører, kan leveres med færre lastbiler?"

"Kan det betale sig for virksomheder og forbrugere eller kræver det, at folk er villige til at betale lidt ekstra, hvis det skal løbe rundt?"

Blandt planlagte projekter fremlagde Københavns Kommune ved Tanja Provstgaard endnu engang forslaget om Citylogistik i København, som fortsat ikke har fået luft under vingerne. For RBT deltog Kjeld A. Larsen.

Stakeholder Analyse – møde med Ole Schmidt-Pedersen, Sund & Bælt

På initiativ af Ole Schmidt-Pedersen fra Firstline, som arbejder med kommunikation for Sund & Bælt, var Kjeld A. Larsen den 31. januar 2013 på besøg hos Firstline i Pistolstræde til et gensidigt orienteringsmøde. Mødet fører næppe til fælles aktiviteter, men var nyttigt i den forstand, at Sund & Bælt nu kender til vor trafikpolitik, og at vi har en kanal til Sund & Bælt, såfremt vi får gode ideer vedrørende de store trafikinfrastrukturprojekter, som Sund & Bælt varetager. Ole Schmidt-Pedersen, som har en fortid i Post Danmark, er yderst velorienteret omkring trafikpolitik og interessekonflikter på området. Som bekendt står Trængselskommissionens formand Leo Larsen i spidsen for Sund & Bælt. Han er helt givet blevet mere vidende om forskellige syn på trafikpolitik via NGO'ernes deltagelse i Trængselskommissionens arbejde.

Deltagelse i TØF-konferencen "Bus Rapid Transit – Kollektiv trafik på 1. klasse"

Konferencen om BRT, som var arrangeret i samarbejde med Københavns Kommune og COWI og fandt sted den 4. februar 2013 hos COWI i Lyngby, blev ledsaget af nedenstående appetitvækker:

"Højklassede løsninger i den kollektive trafik er højt på dagsordenen. Metro er meget dyr og kræver store passagemængder. Letbaner er relativt dyre. Måske kan højklassede busløsninger være et godt alternativ. Flere projekter er undervejs i Danmark, og det er tænkeligt, at Trængselskommissionen vil pege på BRT som gode løsninger på kort sigt. TØF stiller her skarpt på problemstillinger og muligheder."

Konferencen blev ledet af Per Als fra Københavns Kommunes Økonomiforvaltning, der som sædvanlig optrådte meget mere politiserende end rimeligt er for en forvaltningschef (motto: "der skal også være plads til bilerne i byen"). Konferencen omfattede flere gode oplæg, specielt et oplæg "BRT/Lightrail – Erfaringer fra USA og Canada" af seniorplanlægger fra Toronto Al Witzig, som har arbejdet med kollektiv trafik i USA og Canada gennem 30 år med projekter spændende fra højhastighedstog i Florida, letbaner i Los Angeles til BRT. I hans sammenligning af BRT- og letbanesystem var forskellen mellem anlægsomkostninger pr km ved etablering af henholdsvis RBT og Letbane blot 48 mio. \$ og 70 mio. \$. Interessant var også et oplæg "BRT Case Study" af to studerende ved DTU, Jonas Kornerup Jensen og Jesper Bláfoss Ingvardson, som har skrevet speciale om fordelene ved et potentielt BRT system sammenlignet med de nuværende A5 busser på samme rute. Flot var tidligere Movia direktør Johannes Sloths afskedssalut: "Det der mangler i København er politisk mod". Han brugte Lyon som eksempel til efterfølgelse. For RBT deltog Ole Iskov og Kjeld A. Larsen.

Deltagelse i Transportministeriets "Cykelseminar 2013 – Debat om fremtidens Cykeldanmark"

Transportministeriets Cykelseminar, som blev afholdt den 14. marts 2013 i Kosmopol i København, var primært rettet mod embedsmænd i de kommunale forvaltninger, som arbejder med cykelstrategi og cykelprojekter i hverdagen, men også med deltagelse af NGO'er som BRT, Det Økologiske Råd, Danmarks Naturfredningsforening og FDM - og selvfølgelig også Cyklistforbundet. Transportministeren udmærkede sig ved at deltage i seminarets fulde længde, ganske ualmindeligt. Bortset fra FDM og nogle repræsentanter fra Vejdirektoratet var deltagerne kommet i selskab med cyklistentusiaster. Seminaret omfattede en række engagerede oplæg inden for temaerne: Cykling og sundhed, Cykling og mobilitet, Cyklisme som branding og Flere veje til mere cykling. Det var en fornøjelse at høre om cykelstrategi i Odense ved Jesper Kinch-Jensen, medlem af Odense Byråd for Socialdemokraterne. For RBT deltog Lars Barfred og Kjeld A. Larsen.

Deltagelse i "Fremtidens Transport V"

Det årligt tilbagevendende arrangement, som fandt sted d. 21. januar 2013 i Ingeniørhuset, havde arbejdstitlen "Fra Ribe til København - Mobilitet i byer" med "fokus på byer og mobilitet, byrum og adfærd, bæredygtighed og byernes opland. Ingeniørforeningen i Danmark (IDA) stod som arrangør for arrangementet i samarbejde med TØF, ITS Danmark, DI Transport og Danske Regioner. Arrangementet "Fremtidens Transport" var som sædvanligt årets tilløbsstykke for personer med interesse for transport, herunder med deltagelse af landets transportminister og et politikerpanel bestående af Folketingets trafikordførere og politikere fra Hovedstadsområdet og Aalborg. I sin velkomsttale understregede IDAs formand Frida Frost, at det er vigtigt at skelne mellem trafik (biler) og mobilitet, en skelnen som også formand for Trængselskommissionens formand Leo Larsen kom ind på i sit oplæg. Transportminister Henrik Dam Kristensen understregede i sit oplæg, at det er kunderne som skal i centrum, ikke trafikudbydere. Traditionen tro havde arrangørerne inviteret udenlandske oplægsholdere, generalsekretær Alain Flausch fra UITP om indsatsen i Bruxelles for at gøre privatbilister til passagerer i den kollektive trafik og Steve Kearns fra Transport for London om "City Traffic in extreme situations", London under Olympiaden. Flausch introducerede begrebet "Bruxellisation" som betegnelse for en totalødelæggelse af et gammelt bycentrum for at gøre biltrafikkens indtog mulig. Det danske hovedbidrag var et glimrende oplæg fra Lars Gemzøe fra Gehls Architects om harmoni mellem transport og byliv i det offentlige rum. For RBT deltog Kjeld A. Larsen og Ole Iskov, som bød ind på hver sin af eftermiddagens tre udbudte sessioner: (2) Bæredygtige byer (Kjeld) og (3) Byernes opland (Ole). I session (2) holdt Ole Sørensen fra Århus Letbane sekretariat et glimrende oplæg "Letbanerne – hvad kan de betyde", hvor han appellerede til et større statsligt engagement i de største danske byer, såfremt det er en bæredygtig mobilitetsstrategi, vi ønsker at fremme, frem for den

herskende bilmobilitetsstrategi. Alt i alt en blandet landhandel og spredt fægtning uden tilkendegivelse af enighed om klare mål og midler til løsning af de omfattende problemer forbundet med bytransportens og bylivets udvikling, men med stor lejlighed til at netværke i pauserne.

Udarbejdelse af høringssvar "Kommentarer til FORCE Technology's udkast til teknologikatalog for avancerede biomasseteknologier"

Høringssvaret vedrørende teknologikataloget for biomasseteknologier, som blev udarbejdet af Bente Hessellund Andersen på vegne af NOAH og RBT og afsendt til Energistyrelsen den 23. marts 2013, omfatter bl.a. følgende konklusion:

"Det ser foreløbig ud til, at der fokuseres meget på, at der skal anvendes meget store mængder biomasse i den danske energiforsyning, og at de skal udnyttes effektivt, mens bæredygtigheden slet ikke får samme opmærksomhed – og analysen af CO₂-fortrængningen overhovedet ikke tages alvorligt."

Region Hovedstaden og Region Sjælland

Begivenheder

"Takstændringer på vej"

Med denne overskrift meddelte DSB, Movia og Metroselskabet den 3. december 2012 omverdenen, at den årlige regulering af taksterne i den kollektive transport vil træde i kraft den 20. januar 2013, og at priserne i gennemsnit vil stige med 3,5 % i hovedstadsregionen. Samtidig trøstede passagererne med, at der er rabat at hente på rejsekortet uden for myldretiden.

Letbane langs Ring 3

"Udredning om letbane på Ring3"

Udredningen, som blev offentliggjort den 15. marts 2013, er udarbejdet af Metroselskabet for Transportministeriet, Region Hovedstaden og Ringby-samarbejdet. Rapporten indeholder bl.a. detaljerne om den 27 km lange letbanes præcise linjeføring mellem Lundtofte og Ishøj og placering af 27 stationer, og den skal danne grundlag for den endelige aftale om en letbane, som transportministeren forventer at indgå med Region Hovedstaden og Ringby-samarbejdet i løbet af foråret 2013. Ifølge rapporten vil letbanen koste 3,9 mia. kr. at anlægge, vil tage 7-8 år at bygge og tidligst at åbne i 2020. Med afgang hver 5. minut i dagtimerne forventes 13-14 mio. passagerer om året eller 43.000 passagerer dagligt at benytte letbanen, og at 4.000 daglige personture fra biler vil flytte over i letbanen.

Region Hovedstaden: "Flere letbaner i Hovedstadsområdet"

Koncern Regional Udvikling under Region Hovedstaden offentliggjorde marts 2013 en pjece med ovenstående titel tillige med en større teknisk baggrundsrapport, udarbejdet af DTU Transport ved professor Otto Anker Nielsen. Som det fremgår af et fælles forord til pjecen ved regionsformand Vibeke Storm Rasmussen og Otto Anker Nielsen skal analysen ses i relation til arbejdet i Trængselskommissionen:

"I Trængselskommissionens idékatalog lægges der op til, at et sammenhængende letbanenet i hovedstadsområdet skal undersøges.

Nu viser en ny analyse af potentialet for flere letbaner i hovedstadsregionen, udført af DTU Transport, at vi vil kunne anlægge et helt net af letbaner til samme pris som en metrolinje – og med flere passagerer. Derfor mener vi, at det er vejen frem!

Denne pjece er et bidrag til debatten om trængselsproblemerne i hovedstadsområdet. Vi bør satse på letbanen. Vi har brug for den, hvis vi ønsker at dæmme op for lange køer og trafikpropper, et renere miljø og ikke mindst et ansigtsløft i den kollektive trafik."

Hovedstadsregionen kommer med to hovedforslag. Det ene forslag omfatter en kombination af letbaner og RBT, idet man – med undtagelse af en letbane ad Frederikssundsvejen til Nørreport station - undlader at føre letbaner ind i Københavns tætte bydele. Forslaget omfatter 5 RBT-linjer og 4 letbanelinjer til i alt 12,4 mia. kr. Det andet "forslag til et veludbygget letbanenet" omfatter 11 letbanelinjer, hvoraf fire radiallinjer føres ind til centrum ad Frederikssundsvej, Roskildevej, Tagensvej og Amagerbrogade, til i alt 17 mia. kr. Dette politisk mere dristige forslag ledsages med følgende kommentar: "En anden udfordring er, at nogle af

korridorerne – f.eks. Roskildevej-Vesterbrogade og Amagerbrogade – har særligt stort passagerpotentiale, men etablering af letbaner her vil samtidigt forløbe i relativt snævre gaderum. Disse forslag vil derfor i højere grad reducere fremkommeligheden for biltrafikken. Dette er en ulempe for biltrafikken, men en fordel hvis man vil satse meget på kollektiv trafik.” Så endnu engang: det er et spørgsmål om politisk vilje og mod!

”Letbaner er hovedstadens svar på trængsel”

I en artikel af Christian Brøndum med ovenstående overskrift i Berlingske Nationalt den 19. marts 2013 besvarede Vibeke Storm Rasmussen journalistens spørgsmål om finansieringskilder således: ”Hvorfor skal staten have en andel, når bilisterne i byerne betaler parkeringsafgift? De penge kunne man lægge i en trafikfond, som kan betale for investering i kollektiv trafik i de områder, hvor parkeringsafgifterne bliver opkrævet”. Journalisten uddyber: ”Alene Københavns Kommune skal ifølge et svar til Borgerrepræsentationen betale 55-60 millioner kroner i år som statens andel af parkeringsafgifterne i hovedstaden. Over eksempelvis 30 år bliver statens andel af kommunernes parkeringsafgifter til et stort beløb”. og fortsætter senere i artiklen: ”Men penge og behov er ikke i sig selv tilstrækkeligt til at sikre, at letbaner og hurtigbusser bliver til virkelighed. Dertil kræves også et politisk system, som er i stand til at træffe og gennemføre trafikale projekter på tværs af kommunerne”.

Rådets handlinger

Deltagelse i TØF-konference om cykling

Konferencen, som blev afholdt i samarbejde med Transportøkonomisk Forening for et beskedent antal deltagere den 11. september 2012 hos COWI i Lyngby, omfattede ret traditionelt orienterede oplæg, herunder ved trafikplanlægger Niels Jensen, Cykelsekretariatet, Københavns Kommune, og projektkoordinator Hans Skov-Petersen, Bikeability Projektet, KU Life. Det mest perspektivrige oplæg var af projektleder Mai-Britt Kristensen, Cyklistforbundet, om cykeltræning for børn. Fra RBT deltog Lars Barfred og Kjeld A. Larsen.

Deltagelse i konferencen ”Nej til ring 5”

Konferencen, som blev afholdt i Fællessalen på Christiansborg den 6. november 2012, var arrangeret af Foreningen Nej til Ring 5, som er et forum af primært nordsjællandske borgmestre. I alt fem borgmestre holdt oplæg, hvoraf de fire: Hillerøds borgmester Kirsten Jensen, Egedals borgmester Willy Eliassen, Allerøds borgmester Erik Lund og Fredensborgs borgmester Thomas Lykke Pedersen er stærke modstandere af det naturødelæggende ring 5 projekt, mens alene Helsingørs borgmester Johannes Hecht Nielsen ytrede sig som tilsvarende stærk tilhænger af projektet. Foreningens formand Iben Larsen indledte med et fejende flot indlæg til forsvar for naturinteresser. Konferencen omfattede tillige en debat mellem eksperter i naturinteresser og trafik og en afsluttende politiker paneldebat, som afslørede, at ingen af Folketingets partier p.t. går ind for etablering af en ring 5.

Deltagelse i ”Politisk dialogmøde om den fremtidige jernbanetrafik på Sjælland”

Dialogmødet, som blev afholdt i Regionshuset i Sorø den 29. januar 2013, omfattede en række korte oplæg af regionsrådsformand Steen Bach Nielsen, borgmester Knud Erik Hansen, Kommunekontaktråd Sjælland, transportminister Henrik Dam Kristensen, formand for Trængselskommissionen Leo Larsen, Movia-direktør Dorthe Nøhr Petersen og Regionstog-direktør Jens Arne Jensen. Oplægsholderne dannede herefter et panel, der kom med korte udmeldinger om deres præferencer og prioriteter og responderede på bemærkninger fra salen. Generelt var det en meget positiv oplevelse at være med i Regionshuset i Sorø. Det er ikke hverdagskost at blive indbudt til et dialogmøde om fremtidens jernbanetrafik inden for en landsdel, hvor beslutningstagere, regionalt og kommunalt, minister og operatørernes topfolk er til stede. Godt nok blev der ikke direkte lovet ekstra midler til drift og anlæg (selv om der var betydelig stemning for at investere i parkér- og rejsanlæg). Vægten blev i høj grad lagt på de pragmatiske og smidige løsninger, på optimering og koordinering af transportudbud og -planlægning og på kundeservice. Altså bedre udnyttelse af bestående ressourcer. Nu gælder det om at holde fast i ambitioner og visioner og få omsat gode idéer til virkelighed. For RBT deltog Leif Kajberg og Ole Iskov.

Københavns og Frederiksberg kommuner

Begivenheder

Forslag om frilægning af Ladegårdsåen – kombineret med biltunnel!

Miljøpunkt Nørrebro fremlagde juni 2012 et projektforslag om frilægning af Ladegårdsåen på Ågade/Åboulevarden og H.C. Andersens Boulevard, samtidig med at der bygges motortrafiktunnel i 2,8 kilometers længde under gaderne til biltrafikken. Projektet, som er udarbejdet på baggrund af forslag fra en arbejdsgruppe af besøgende amerikanske studenter, forestås af projektmedarbejder Anders Jørn Jensen. RBT, som generelt har sammenfaldende synspunkter med centerleder for Miljøpunkt Nørrebro Erik Jørgensen må i dette tilfælde stå helt af. Vi roser selve initiativet med Ladegårdsåens frilægning, men bestemt ikke det ledsagende forslag om bygning af en motorvejstunnel.

"Åer midt i byen kan redde København"

Ladegårdsåprojektet blev taget op i en række artikler i Politiken medio 2012, heriblandt i en artikel af Nils Thorsen med ovenstående overskrift fra den 28. juni 2012. Artiklen ledsagedes af følgende underrubrik: "Hovedstaden kan sikres mod oversvømmelser ved at omdanne Åboulevarden til en å". I artiklen interviewedes projektleder Anders Jørn Jensen fra Miljøpunkt Nørrebro, Teknik- og Miljøborgmester Ayfer Baykal og områdechef i Park og Natur Lykke Leonardsen.

Visning af dokumentarfilmen "Lost Rivers" med efterfølgende debat om Ladegårdsåen

Dokumentarfilmen "Lost Rivers" om frilægning af en række floder i storbyer rundt omkring på kloden, som blev vist i forbindelse med DOX12 i Cinemateket den 5. november 2012, blev efterfulgt af en debat om frilægning af Ladegårdsåen. I debatpanelet sad bl.a. projektleder Anders Jørn Jensen og Teknik- og Miljøborgmester Ayfer Baykal. Fra RBT overværede Kjeld A. Larsen arrangementet.

Havnetunnelprojektet

Transportministeriet offentliggør Rambøll rapport: "Østlig Ringvej, Sammenfatning af Linjeføringsanalyse"

Genoplivningen af Havnetunnelprojektet tog fart med offentliggørelsen november 2012 af den længe ventede linjeføringsrapport, udarbejdet for Transportministeriet af Rambøll. Rapporten, som kom i stand som en del af transportaftalen fra 29. januar 2009, har undertitlen "Analyse af mulige linjeføringer for Østlig Ringvej om København". Rambølls anbefalede model og linjeføring blev den såkaldte B4 linje, som strækker sig som en sænketunnel fra Nordhavnsvej til Nordhavn, videre som primært boret tunnel fra Nordhavn via Refshaleøen, Kløvermarken og Amager Fælled til Amagermotorvejen ved Sjællandsbroen, et projekt til den ubetydelige pris af anslåede 27 mia. kr.

Linjeføring for Havnetunnel godkendt i Københavns Kommunes Økonomiudvalg og i BR

Med undtagelse af SF's og Enhedslistens stemmer blev den anbefalede model og linjeføring for en havnetunnel godkendt af de øvrige partier i Økonomiudvalget og i Borgerrepræsentationen den 29. november 2012.

"Svar på spørgsmål fra Jacob Næsager om havnetunnel"

Med kort varsel inden behandlingen af Havnetunnelforslaget i BR den 29. november 2012 udbad Jacob Næsager (K) sig oplysninger om tal og beregningsgrundlag for forventede trafikmængder for 2032 i forbindelse med bygning af en havnetunnel. Disse oplysninger var ikke med i rapporten fra Rambøll. I forbindelse med Økonomiforvaltningens svar offentliggjordes tre kort med tal for trafikstrømme i 2032 i tre situationer: en situation uden en havnetunnel, en situation med første etape og en situation med en fuld havnetunnel. Økonomiforvaltningen konkluderer: "Som Økonomiforvaltningen skriver i svaret til Ayfer Baykal, så forventes der en væsentlig stigning i trafikken i København – havnetunnel eller ej – som følge af den forventede kraftige vækst i befolkning og arbejdspladser." Det er netop det frivogne kort om en situation med en fuld havnetunnel, som er blevet brugt i den efterfølgende debat, idet det viser, at trafikmængderne, eksempelvis over Knippelsbro, under alle omstændigheder vil stige sammenlignet med dagens trafikstrømme, såfremt man ikke fra politisk side aktivt arbejder for ændre denne udvikling.

Overborgmester Frank Jensen lobbyer for Havnetunnel i skrivelse til Trængselskommissionen

Umiddelbart efter beslutningen i BR sendte Frank Jensen den 30. november 2012 en skrivelse til Trængselskommissionen, hvor han peger på en havnetunnel som "en god løsning i forhold til mange af

Trængselskommissionens problemstillinger”, nemlig som et trængselsreducerende og miljøforbedrende projekt, der kan finansieres som et OPP projekt:

”En havnetunnel vil styrke fremkommeligheden for pendlere og erhvervstrafik i regionen, der skal krydse København eller har endemål i dele af det centrale København. Transportministeriet skønner, at havnetunnelen på sigt vil få en trafik på ca. 65.000 biler pr. dag på tværs af havnesnittet.

En havnetunnel kan aflaste bl.a. Ring 3, Ring 2 og vejnettet i det centrale København, hvilket dermed også fremmer mobiliteten i den øvrige del af vejnettet, samt skaber plads til bedre forhold for busser og cykler. Havnetunnelen kan således bidrage til at mindske trængslen og fremme mobiliteten i hovedstadsområdet. Havnetunnelen vil dertil bidrage til et bedre miljø i særligt de centrale dele af København, hvor partikeludledningen flere steder overskrider EU’s tilladte grænseværdier, da en væsentlig del af biltrafikken – herunder den tunge trafik – flyttes væk fra de tætbefolkede områder. En havnetunnel vil dertil muliggøre fremtidig byudvikling i Nordhavn og Refshaleøen.

En havnetunnel er et markant, langtidsholdbart og dyrt infrastrukturprojekt. Finansieringen kan til gengæld tilvejebringes fra forskellige kilder som statstilskud, brugerbetaling, tilskud fra grundejere i de betjente områder og OPP. Trængselskommissionen opfordres derfor særligt til konstruktivt at overveje etablering af en havnetunnel som et OPP med inddragelse af f.eks. institutionelle investorer.”

Skrivelse fra 14 borgmestre til Trængselskommissionen med ønske om bl.a. Havnetunnel

I en fælles borgmester skrivelse fra de to centralkommuner og 12 forstadskommuner den 25. januar 2013 opstilles en ønskeseddel til Trængselskommissionen i fire temaer, hvor en havnetunnel udgør en del af ønskesedlen under tema 4: Styrke vejkapaciteten. I denne henvendelse betegnes en havnetunnel ikke som et grønt projekt. Interessant nok mangler underskriften fra Gentofte Kommunes borgmester Hans Toft, som via debatten er blevet klar over, at hans kommune ved bygning af en havnetunnel vil blive oversvømmet med yderligere biltrafik nordfra.

”Evaluering af Nørrebrogadeprojektets etape 1”

Januar 2013 offentliggjorde Center for Trafik under Økonomiforvaltningen sammen med Teknik- og Miljøforvaltningen en evalueringsrapport vedrørende Nørrebrogadeprojektet. Rapporten omfatter samtidig anbefalinger til Nørrebrogades anden etape. Evalueringen skal ses i relation til de oprindelige målsætninger, som kan læses i evalueringsrapporten: ”Indsatsområderne og succeskriterierne for Nørrebrogadeprojektet findes i ”Nørrebrogade program, juli 2006” og er vedtaget i Teknik- og Miljøudvalget i september 2006 som grundlag for udarbejdelsen af en helhedsplan for Nørrebrogade. De tre overordnede indsatsområder: 1. Byrummet skal forskønnes, og bylivet styrkes. 2. Cyklisternes forhold skal forbedres på belastede strækninger. 3. Den kollektive transport skal styrkes ved at skabe mulighed for kortere rejsetid og øget regularitet for busserne”.

Evalueringsrapportens konklusioner, opridset i kort form, viser at succeskriterierne er blevet indfriet: 1. 11 % flere cykler i 2012 end i 2008, 2. bredere fortove og 25 nye bænke giver bedre fremkommelighed, 3. støjniveauet opfattes som halveret, 4. busserne kører med op til 10 % kortere rejsetid og forbedret regularitet, 5. reduktion i antallet af trafikuheld på 45 %, 6. cyklister oplever mere tryghed og bedre flow på cykelstierne, 7. daglig op til 40.000 cyklister og 7.500 fodgængere på Dronning Louises bro og 8. tre gange så mange mennesker opholder sig på Dronning Louises bro i forhold til tidligere og 9. reduktion af biltrafikken på 45 %. På de største veje uden for bydelen har man ikke kunnet måle en modsvarende stigning i antallet af biler. Omlægningens betydning for butiksejerne har været et stort stridspunkt i projektførelsen. Det viser sig, at der i perioden 2005-2010 er blevet fire butikker færre, men i samme periode en stigning i antallet af arbejdssteder. I samme kriseperiode er antallet af butikker også faldet på de sammenlignelige handlgader Amagerbrogade, Østerbrogade og Vesterbrogade.

De to forvaltninger er nu – med erfaringerne fra Nørrebrogadeprojektet in mente - i gang med at planlægge Amagerbrogadeprojektet.

Rådets handlinger

Interview om RBTs synspunkter vedrørende udviklingen af Nordhavnen

I forbindelse med et forskningsprojekt ved Anders Block, post.doc. på Sociologisk Institut, og studentermedhjælper Marie Leth Meilvang om, hvordan klima og bæredygtighed tænkes ind i byudviklingen i Nordhavn, blev Kjeld A. Larsen interviewet den 1. juni 2012 om RBTs synspunkter.

Deltagelse i Bicycle Innovation Labs konference "The Good City, Vision for a city on the move"

I forbindelse med indvielsen af en international vandrestilling "The Good City" på Islands Brygge afholdt Bicycle Innovation Lab den 8. juni 2012 i Dansk Arkitekturcenter en konference, som omfattede to interessante bidrag. Mikael Colville-Andersen, som er en af Københavns fremmeste cykelekspert og bidrager til at brande København som cykelby i udlandet, gav udtryk for at være blevet træt af denne branding, idet politikerne efter hans mening ikke er seriøse, hvad angår målsætningen om at få 50 % af byens borgere op på cykel til arbejde og uddannelse. Da han efterfølgende blev spurgt om, hvad der skal til af handling for at realisere byens egen målsætning, kom han frem til følgende tre forudsætninger: 1. en generel hastighedsgrænse på 30 km/t, 2. politisk ledelse og 3. sporvogne i gaderne. I et oplæg ved trafikforsker Malene Freudendahl-Pedersen gjorde hun rede for sit omfattende projekt om transportadfærd baseret på interviews. Hun er blevet overrasket over at konstatere, at hovedparten af skolebørnene på den skole, hvor hun laver interviews, bliver kørt i bil, men at alle børn giver udtryk for, at de meget hellere vil cykle. Forældrene er simpelt hen bange for sikkerheden. Og det i en by, som brander sig som cykelby. Hendes generelle konklusion er, at gulerødder ikke er tilstrækkeligt for at få ændret bilisternes adfærd, der skal også "klodser" til. Det må gøre ondt på nogle, såfremt de nødvendige adfærdsnormer skal fremmes. Fra RBT deltog Lars Barfred og Kjeld A. Larsen.

Pressemeddelelse 22. juni 2012 om "Nordhavnsvejen"

Pressemeddelelsen vedrørende igangsætning af Nordhavnsvejprojektet indledtes således:

"Københavns kommune undergraver alle sin miljø- og klimamål med bygning af en ny trafik- og trængselsskabende indfaldsvej, "Nordhavnsvejen".

Det er uforståeligt at Københavns Kommune, der praler uhæmmet med pæne ord om miljø og bæredygtighed, vil bruge omkring 2 milliarder skatte kroner på at undergrave miljøet i København ved at sluse endnu flere biler til byen.

Bygning af denne nye store dyre miljøskadelige indfaldsvej fra Lyngbyvejen mod København stopper bl.a. togtrafikken mellem Hellerup og Svanemøllen på Nordbanen og Klampenborgbanen i 5 uger og Kystbanen mellem Østerport og Hellerup i 5 uger.

Tilmed vil den store vej permanent undergrave den kollektive trafik, fordi den vil gøre det ekstra attraktivt at tage bilen med til København. Det vil blive endnu hurtigere i bil."

Indsendelse af høringsvar vedrørende Københavns Kommunes Agenda 21-plan for 2012-2015

Et høringsvar til Agenda 21-planen 2012-2015 "Grøn hverdag og livskvalitet" blev udarbejdet af Lars Barfred og indsendt til kommunen den 17. august 2012. Høringsvaret, som efterfølgende blev støttet af RBT via Kjeld A. Larsen, indledes med følgende overordnede konklusion:

"Jeg forstår ærlig talt ikke pointen med at blive ved at lave alle disse greenwashing planer, når man så snart de er lavet vender ryggen til og investere penge i bilisme.

Hvis kommunen i stedet kiggede i referaterne fra 1997 og fandt beslutningen, hvor man trak en streg i sandet. Hvor man satte foden ned og sagde, at biltrafikken ikke måtte overstige 1996 niveau. Hvis man begyndte at arbejde på at opretholde denne beslutning, ville man spare milliarder af kommunens penge, og milliarder af borgernes husleje.

Og det ville være langt mere effektivt, end støjhandlingsplan, grøn mobilitetsplan, Grøn hverdag og livskvalitet osv. osv.

Vi kan kun reducere luft & støj forureningen, og få plads til flere grønne områder, lokalafledning af regnvand, sikre skoleveje, levende bydele, hvis vi tør begrænse biltrafikken."

Deltagelse i borgermøde om Scala lokalplanforslag

Borgermødet om Scala lokalplanforslag, som blev afholdt den 29. august 2012 på Københavns Rådhus, blev ledet af formand for Indre By Lokaludvalg Bent Lohmann. De to deltagere fra RBT, Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen koncentrerede sig i debatten om det urimelige krav om at opføre 180 parkeringspladser i forbindelse med et så ekstremt stationsnært byggeri.

"Handlingsplan for Grøn mobilitet" - en ny trafikstrategi for Københavns Kommune

Københavns Kommune har i god tid, allerede fra maj 2010, startet en dialog med borgerne om udvikling af en ny trafikstrategi, som under navnet "Grøn mobilitet" skal signalere en ændret holdning til trafikudvikling i kommunen. Først i marts 2012, fremkom et udkast til "Handlingsplan for Grøn Mobilitet", med fælles forord af Overborgmester Frank Jensen og Teknik- og Miljøborgmester Ayfer Baykal.

Høringssvar vedrørende "Handlingsplan for Grøn Mobilitet"

Et høringssvar fra RBT blev udarbejdet af Kjeld A. Larsen og indsendt til Teknik- og Miljøforvaltningen den 15. juni 2012. Høringssvaret indledes med følgende opsummering:

"Handlingsplan for Grøn Mobilitet er et gennemarbejdet dokument, som omfatter en lang række udmærkede initiativer med fokus på at gøre trafikken i København mere "grøn", hvorved forstås at alle andre transportformer end biltrafik baseret på fossile brændsler skal fremmes. Men såfremt de opstillede målsætninger for øget andel af fodgængere, cyklister og kollektive trafikanter skal realiseres, samtidig med at biltrafikken fortsat får lov at vokse og dominere bylivet, således som de af kommunen benyttede prognoser peger på, så kan man opfatte de mange investeringer i cyklistfremme og kollektiv trafik som spildte i den forstand, at de ikke fører i retning af de opstillede målsætninger hvad angår løsning af trængselsproblemet, mindskelse af luft- og støjforureningen såvel som reduktion af klimabelastningen. Trafikpolitikken skal med andre ord være meget mere offensiv end de udmærkede initiativer, som Grøn Mobilitet lægger op til. En egentlig trafikplan for København med offensive tiltag kunne omfatte nogle af følgende elementer: en hastighedsgrænse på 30 km/t, letbaner i gaderne, byudviklingsområder med delebilsordninger, strammere parkeringsnormer, introduktion af cykel/kollektiv trafik gader, bilfri skoleveje, så forældrene tør lade deres børn cykle til skole, begrænsning af bilkørsel på udvalgte veje på fastsatte tider af døgnet og ugen, opgravning af Ladegårdsåen. Kort sagt: trafikpolitikken skal løses på overfladen til gavn for byens borgere, forretningslivet og bylivet i det hele taget, ikke ved fortsat at bringe de bløde trafikanter og brugere af den kollektive trafik ned under jorden. Det overordnede problem er, at en sådan udviklingsretning kræver politisk vilje. Er den tilstede på Rådhuset? Som de indledende citater fra 1988 af nuværende klimakommissær Connie Hedegaard viser, så er det fortsat de samme problemer, vi diskuterer i dag – uden at have nærmet os reelle løsninger. Det bliver interessant at se, hvad Københavns Kommune har med i posen til arbejdet i Trængselskommissionen, hvor kommissoriet er, at byens trængsel skal reduceres."

Fra **NOAH-Trafik** ved Ivan Lund Pedersen indsendtes den 7. juni ligeledes et omfattende høringssvar "**Vedrørende Handlingsplan for GRØN MOBILITET**". Fra høringssvaret, som koncentrerer sig om kommunens parkeringspolitik, citeres følgende fra indledningen:

"Hermed fremsendes kommentarer til Handlingsplan for GRØN MOBILITET. Planen indeholder en masse gode ord og tanker, intentioner og initiativer. Vi bliver dog nødt til at påpege nogle forhold, der på afgørende måde undergraver de gode intentioner.

Voldsomme krav fra Københavns Kommune om parkeringspladser – også til pendlere - undergraver visionerne om miljø og grøn mobilitet. Det samme gør en ny udvandet målsætning om fordeling af trafik på trafikarterne.

Et af de allerstørste problemer er de mange private pendlerparkeringspladser, der allerede nu er i København, samt de mange som fortsat kræves ved nybyggeri.

73 % af lønmodtagerne har normalt/altid parkeringsplads ved arbejdspladsen i Kbh."

Et kritisk høringssvar, indeholdende 17 konkrete forslag, indsendtes tillige den 15. juni 2012 af **Indre By Lokaludvalg**, hvor RBT er repræsenteret ved Kjeld A. Larsen

Metroland kontra letbaneland

Kontroversen omkring hvilken transportform, der skal satses på i den videre udbygning af den kollektive trafik i København, herunder hvor metro og letbane er det mest velegnede alternativ, er fortsat på dagsordenen i forskellige sammenhænge, herunder i Trængselskommissionen, blandt politikere og embedsmænd i kommunen og blandt og i lokaludvalgene.

Kontroversen i Trængselskommissionen

Uenigheden kom til syne i Trængselskommissionens arbejdsgruppe 4 "Udbygning af den kollektive trafik", hvor trafikforsker Otto Anker Nielsen og Kjeld A. Larsen stod for den opfattelse, at det burde analyseres, om ikke det er mest rationelt at lade den foreslåede letbane ad Frederikssundsvej fortsætte helt ind til Nørreport Station, frem for at få endestation ved Nørrebro Station, mens Københavns Kommunes Økonomiforvaltning ved Per Als var af den opfattelse, at en sådan analyse allerede er foretaget.

I en mail til Kjeld argumenterer Otto Anker Nilsen om rationalet ved at lade letbanen fortsætte ind gennem byens tætte bydele således:

"Jeg har sendt en drop-box invitation til dig med to studenterrapporter om Nørrebrogadekorridoren. Begge viser en positiv samfundsøkonomi.

Som det fremgår af deres beregninger, er der ganske mange, der stiger af/på mellem Nørrebro og Nørreport. Dette er netop kernen i letbaner i de tætte byrum, at der jo her er mange passagerer, der skal af og på.

Ser man på vognløb fra Herlev til Nørreport, så er der ifølge beregningerne 1800 passagerer ved Nørrebro st., hvilket er det største volumen på hele strækningen, heraf stiger 175 af, og 1625 fortsætter (tal for morgenmyldretiden). Man har med andre ord fundet på at afbryde linjen og tvinge passagerer til skift eksakt på det specifikke punkt på linjeføringen, hvor flest mulige passagerer generes af et skift!!! En anden analyse er, at der er 800 som har mål ved Nørreport og 500 ved Torvehallerne – altså 1300 af de 1625, der tvinges til at skifte, som faktisk ikke kan komme til disse lokaliteter med metroringen."

Borgermøder om fremtidens kollektive trafik i Bispebjerg og Brønshøj-Husum

Et borgermøde, som blev afholdt den 29. november 2012 i biblioteket på Rentemestervej, var et debatmøde om valg af kollektive trafiksystemer i København, arrangeret af **Bispebjerg Lokaludvalg** og med deltagelse af Økonomiforvaltningens embedsmænd, i dette tilfælde Søren Elle. Endnu engang oplevede tilhørerne, at kommunens embedsmænd omtaler et letbaneprojekt, som de er sat til at analysere, nemlig en letbane fra den kommende letbane i Ring 3 ad Frederikssundsvej til Nørrebro Station, i meget negative vendinger, specielt hvad angår barriereeffekt og ulykker. Fra RBT deltog tre personer: Lars Barfred, Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen.

Et tilsvarende møde, arrangeret af **Brønshøj-Husum Lokaludvalg**, blev afholdt den 22. november 2012 på Husum Skole. Mødet blev bl.a. overværet af Morten Engelbrecht fra Letbaner.dk, som efterfølgende kritiserede kommunens embedsmænd for en usaglig indsats i form af et debatindlæg til Brønshøj Husum Avis, bragt i sin helhed med titlen "**Letbanemøde om "farlige" letbaner**" i Letbaner.DK den 3. december 2012.

"Anmodning om aktindsigt vedrørende letbanesikkerhed"

I forlængelse af Københavns Kommunes Økonomiforvaltningens fremstilling af letbanebyggeri som værende forbundet med store sikkerhedsproblemer, herunder de anvendte slides med ulykkesfotos i forbindelse med ældre sporvognssystemer i Göteborg og Holland, begærede RBT ved Leif Kajberg den 13. januar 2013 indsigt i det af kommunen anvendte dokumentationsmateriale.

Anmodningen blev imødekommet via en redegørelse fra Center for Byudvikling, fremsendt den 23. februar 2013 af Søren Elle og underskrevet af Per Als. I redegørelsen peges på en rapport, udarbejdet af kommunens rådgiver COWI februar 2012, med titlen "**Trafiksikkerhed i busser, letbaner og metro – en gennemgang af udvalgte kilder om trafiksikkerhed**". Udover rapporten vedhæftedes tillige de efterlyste slides om letbaneulykker i Göteborg og Holland tillige med artikler om trafikuheld i Göteborg og Holland.

COWIs rapport, som RBT ikke har set tidligere, virker ganske sober. Resumeet starter med en række konklusioner, som dels peger på vanskelighederne ved at sammenligne statistik fra område til område, og

dels konstaterer, at trafikikkerheden for trafikanterne er markant højere i kollektiv trafik end i bildomineret trafik:

”Det har været en udfordring ved gennemgangen, at de foreliggende kilder er baseret på så forskellige forudsætninger, at de ikke kan benyttes til med sikkerhed at konkludere samlet om trafikikkerhed for busser, letbaner og metro i København. Dette skal bl.a. ses i lyset af, at mange kilder sammenblender data om forskellige uheldsoplysninger på tværs af kategorier, ligesom de ikke skelner mellem transportrisiko og ulykkesrisiko og de acceptkriterier, som myndighederne har opstillet for sikkerhedsgodkendelse.

De gennemgåede kilder viser til gengæld, at sikkerheden varierer mellem de forskellige transportsystemer, afhængig af hvilke krav der stilles til dem, både vedrørende placering af de enkelte elementer af systemet i forhold til den øvrige trafik, hvordan afgrænsningen mellem trafiksystemer er, og hvilke reguleringskrav der stilles i forhold til den krydsende trafik (både biler, cykler og fodgængere).

For letbanesystemer gælder specielt, at der er væsentlige forskelle på sikkerheden, afhængigt af om systemet er baseret på gamle sporvognsanlæg (som i høj grad findes i bycentre i blandet trafik), eller om der er tale om moderne letbanesystemer, der kører i egen tracé og bruger signalregulering mm. ved skæring med øvrig trafik.

De gennemgåede kilder er dog helt enige om, at trafikikkerheden for passagererne i bus, letbane og metro (*transportrisiko*) er markant højere end for bil og cykel. Overflytning af bilpassagerer til kollektiv trafik vil derfor - alt andet lige - medvirke til færre ulykker.”

Oplæg ved temamøde om kollektiv trafik i Sundby Lokalråd

På invitation af Sundby Lokalråd holdt Kjeld A. Larsen den 4. marts 2013 et powerpoint-baseret ”Oplæg om kollektiv trafik med speciel vægt på letbaneløsninger”. I oplægget blev der taget udgangspunkt i dels præsentation og kommentering af slides, som centerchef Per Als havde præsenteret på et møde i Trængselskommissionens arbejdsgruppe 4 ”Bedre kollektiv trafikbetjening” vedrørende Økonomiforvaltningens scenarier for udbygning af den kollektive trafik 2018-2040 set i et perspektiv omfattende yderligere metroudbygning og havnetunnelsatsning dels den alternative strategi baseret på letbaneudbygning, som ultimo 2011 blev udarbejdet af en arbejdsgruppe bestående af medlemmer fra de københavnske lokaludvalg.

Deltagelse i ”Midtvejsseminar om undersøgelse af en letbane på Frederikssundsvej”

Center for Byudvikling under Københavns Kommunes Økonomiforvaltning inviterede til midtvejsseminar om det af BR bestilte letbaneprojekt på Frederikssundsvej til Nørrebro Station den 4. april 2013 på Københavns Rådhus. De inviterede gæster var repræsentanter fra Trafikstyrelsen, DTU, RUC ved Per Homann Jespersen, Dansk Cyklist Forbund, FDM, Movia, Statens Byggeforskningsinstitut ved Hans Thor Andersen, det svenske rådgivningsfirma Sweco ved Roger Johansson, Letbaner.dk ved Morten Engelbrecht og RBT ved Lars Barfred og Kjeld A. Larsen. Desuden medvirkede kommunens rådgivere ved projektet, dvs. Cowi, Tetraplan og Metroselskabet. Seminaret, som blev ledet af Per Als og Jacob Lundgaard fra Økonomiforvaltningen, omfattede fire oplæg: ”Status i projektet” ved Jacob Lundgaard, ”Letbaner og udvikling af socialt belastede områder” ved Hans Thor Andersen, idet letbaneprojektet tager sigte mod at bidrage til byudvikling via en foreslået afgrening til Tingbjerg, oplægget ”Letbaner og sikkerhed” ved Roger Johansson og endelig ”1. skitse af letbaner og effekter” via de tre rådgivningsinstanser. Selv om tilrettelæggerne understregede den begrænsede dagsorden, nemlig fokus alene på det foreslåede letbaneprojekt, kom en stor del af diskussionen til at rette sig mod et mere omfattende kollektivt netsystem, herunder forlængelsen af det foreslåede letbaneprojekt til Nørreport Station frem for blot at slutte ved Nørrebro Station. Som afslutning på en interessant diskussion, som foregik i stor fordragelighed, fremførte Per Als en afsluttende opsummering, som kunne være skrevet på forhånd. Da analyserne peger på, at det skitserede, relativt dyre letbaneprojekt ikke bidrager til at transportere nævneværdigt flere passagerer end den nuværende busdrift, skal hele projektet have et løft, herunder en nedprioritering af biltrafikken på Frederikssundsvej, så letbanen kan komme hurtigere frem, byfornyelse i Tingbjerg skal indtænkes i projektet, analyser skal rettes mod erfaringer med barriereeffekt og sikkerhed, netværkstankegangen er taget til efterretning, men den vil ikke indgå i afrapporteringen til politikerne i denne omgang, for det har politikerne ikke bedt forvaltningen om at

forholde sig til. Som deltagere må vi dog håbe, at forvaltningen alligevel spinder nogle tanker om netværkstankegangen over for politikerne, såvel som forslaget om også at anvende letbaneprojektet som et byudviklingsinstrument i forbindelse med Frederikssundsvej.

Modstanden mod konstruktion af Havnetunnel i København

Åbent brev fra RBT til Københavns Kommune og Transportministeriet: "Nej til en havnetunnel og en østlig omfartsvej i København"

Henvendelsen, udfærdiget og fremsendt den 6. november 2012 af Ivan Lund Pedersen, indledes således: "Det er en vejforbindelse til (mindst) 27 milliarder kroner, som man med rette kan kalde en "whiskybæltetunnel", idet den primært vil gøre det nemmere at køre i bil til København fra de nordlige forstæder. Københavns relative gode miljøsituation skyldes netop, at man ikke har en sådan ekstra indfaldsvej. For 27 milliarder kroner kunne man få et fremragende system af letbaner på ca. 140 kilometer og ideelle forhold for cykeltrafikken. Det vil være til gavn for alle borgere og miljøet - ikke kun bilister fra "whiskybæltet". I henvendelsen citeres byplanlægger Peter Hartoft-Nielsen:

"Netop det forhold at vi ikke har haft motorgader i og en østlig omfartsvej omkring København, har været afgørende for den trods alt relativt gunstige trafikale situation, som præger København og de centrale bydele, og som mange andre europæiske storbyer i dag misunder os. Byen har skullet udvikle sig i et cirkeludsnit på 150 grader, og det har været grundlaget for en fornuftig aflastning af city." Og videre: "Peter Hartoft-Nielsen påpeger også, at man må vælge mellem biltrafik og offentlig transport. Han citerer her tidligere miljøkommissær og overborgmester i København Ritt Bjerregaard: "Det er ikke muligt samtidig at gå ind for privatbiler og offentlig transport i byområder, hvis man også vil imødekomme behovet for mobilitet og opnå bedre livskvalitet. Vi er nødt til at foretage nogle klare valg om, hvad det er vi vil have, når det drejer sig om mobilitet i byer. Man kan som bekendt ikke både blæse og have mel i munden"."

"Flere biler og færre oaser. Havnetunnel på vej til København"

I et interview til Arbejderen.dk/indland den 20. november 2012 får Ivan Lund Pedersen mulighed for at gentage sin kritik af havnetunnelprojektet inden behandlingen i BR den 29. november.

"Vedrørende diskussionerne om en evt. Havnetunnel i København"

Med ovenstående overskrift udarbejdede Ivan Lund Pedersen på vegne af NOAH-Trafik et 14-siders notat, dateret den 2. december 2012, som blev sendt til medlemmer af Borgerrepræsentationen og Folketinget. Notatet indledes med en række begrundelser for ikke at satse på et sådant projekt:

NOAH-Trafik vil opfordre alle gode kræfter til at modsætte sig planerne til (mindst) 27 milliarder kr. En havnetunnel vil primært oversvømme København og indfaldsvejene med flere biler. Pengene bør bruges til den kollektive trafik, som alle vil have glæde af. En havnetunnel vil også ødelægge grønne områder, havnemiljøer og haveforeninger. Meningsløst at ødelægge så meget for at få flere næsten tomme biler til København. Vi opfordrer også pensionskasserne til ikke at åbne kasserne til finansiering af et så miljøfjendtligt projekt.

En havnetunnel i København skaber flere problemer end den løser. Den vil øge biltrafikken, emissionerne og energiforbruget. Det konkluderede Københavns Borgerrepræsentation i 2000. Det er på denne baggrund chokerende, at et flertal i BR nu støtter tanken om en havnetunnel.

Havnetunnelrapporten fra Transportministeriet fortier, at man i gennemsnit fremskriver biltrafikken i København og Frederiksberg uden en havnetunnel med 22 % fra 2009 til 2032. På Langebro med 52 % og på Knippelsbro med 77 %.

Det er der ikke plads til på vejene og det er miljømæssigt helt uforsvarligt. På basis af denne fremskrivning skønner man så trafikændringen efter anlæg af en havnetunnel. Derved forsøges en havnetunnel "solgt" som en frelsende engel på et luftigt og usandfærdigt grundlag."

"Svar fra Teknik- og Miljøforvaltningen angående havnetunnel" til Ivan Lund Pedersen

I et svar fra Teknik- og Miljøforvaltningen, dateret den 10. december 2012, retter trafikplanlægger Jesper Risting Rasmussen opmærksomheden mod følgende: "Teknik- og Miljøborgmesteren stemte imod forslaget, og rejste i debatten før og under mødet nogle af de samme spørgsmål til beslutningsgrundlaget, som I gør."

"Havnetunnel i København" – svar fra overborgmester Frank Jensen til Ivan Lund Pedersen

I et svar fra Frank Jensen, dateret den 17. december 2012, starter overborgmesteren med at udtrykke enighed om at styrke den kollektive trafik og forholdene for cyklister, men kommer derefter hurtig ind på melodien om bilens nødvendighed for mange mennesker og en havnetunnels uundværlighed som en grøn løsning, der fjerner gennemkørende trafik i det tætte København og dermed mindsker forureningen fra biltrafikken.

Oprettelsen af facebookgruppen "Nej til flere biler i København"

På initiativ af Teknik- og Miljøborgmester Ayfer Baykal og efter et par fælles møder besluttede en række NGO'er og borgmesteren den 5. februar 2013 at oprettede facebookgruppen "Nej til flere biler i København", et initiativ til bekæmpelse af forslaget om at bygge en Havnetunnel. De deltagende seks NGO'er er: Danmarks Naturfredningsforenings Københavnsafdeling, Dansk Cyklist Forbunds Københavnsafdeling, Cykelrepublikken, Det Økologiske Råd, NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik. I facebookgruppen sidder således tre personer fra RBTs bestyrelse: Ivan Lund Pedersen, Lars Barfred og Kjeld A. Larsen.

En pressemeddelelse om oprettelse af en debatside "Nej til flere biler i København" på facebook blev udsendt den 7. februar 2013. Pressemeddelelsen med overskriften **"Nej til flere biler i København"** og underrubrikken "Grønne organisationer og debattører danner fælles front i debatten om trængsel og alternativer til bilen" rummede citater fra hver af de deltagende organisationer om forskellige negative aspekter forbundet med det foreslåede havnetunnelprojekt.

"SF-borgmester skaber ny strid om havnetunnel i København"

Med ovenstående overskrift bragte journalisterne Flemming Christiansen og Kristian Klarskov en artikel i Politiken den 7. februar 2013 om facebookgruppens oprettelse og den skærpede strid på Københavns Rådhus mellem Overborgmester Frank Jensen og Teknik- og Miljøborgmester Ayfer Baykal.

Gruppen har løbende afholdt evalueringsmøder og drøfter p.t. at afholde en politikerhøring om Havnetunnelen, sandsynligvis før sommerferien på Københavns Rådhus.

Pressemeddelelse vedrørende "Forslag til lokalplan Rigshospitalet"

RBT ved Ivan Lund Pedersen udsendte den 21. januar 2013 en pressemeddelelse vedrørende det planlagte parkeringsbyggeri på bekostning af boliger i forbindelse med lokalplanforslaget:

"107 gode menneskeboliger ved Rigshospitalet ønskes nedrevet for at bygge 1000 "bilboliger" i et kæmpestort parkeringshus på stedet. Det er miljømæssigt helt vanvittigt, at Københavns Kommune tilsyneladende vil gå med til det. Sådanne beslutninger undergraver effektivt alle de smukke ord om en grøn og bæredygtig by."

Invitation til møde om samarbejde: "Kommunalvalg på Frederiksberg – Et bidrag til den store omstilling!"

På invitation til en række NGO'er på Frederiksberg fra Niels Johan Juhl-Nielsen fra "Omstilling Frederiksberg" deltog RBT ved Kjeld A. Larsen i et fælles NGO-møde i OmstillingsCafeen, Det Økologiske Inspirationshus på Allégade den 7. marts 2013. NGO'erne planlægger som optakt til kommunalvalget november 2013 at producere en husstandsomdelt avis om en række forslag til bæredygtig udvikling i kommunen.

Udarbejdelse af "Høringssvar vedrørende Forslag til Kommuneplan 2013 for Frederiksberg Kommune"

Høringssvaret, som blev udarbejdet af Kjeld A. Larsen og indsendt til Frederiksberg Kommune den 16. april 2013, tog udgangspunkt i det meget lave bilejerskab i både Københavns og Frederiksberg kommuner, idet kun ca. 1/3 af familierne på Frederiksberg har bilrådighed. Til trods herfor har bilfremkommelighed og bilparkering en meget høj prioritet, hvilket bl.a. fremgår af lokalplanforslagets afsnit "Parkering i balance": den konstaterede ubalance mellem antallet af offentlige parkeringspladser og behovet for parkering skal løses ved at etablere endnu flere parkeringspladser. Høringssvaret opfordrer kommunen til at lade sig inspirere af de trafiktiltag, som er til debat i Trængselskommissionens arbejdsgruppe 1 for Indre By, dvs. området inden for Ring2, hvor især de mange forslag til en skærpet parkeringsstrategi vurderes at have et stort overflytningspotentiale fra bil til kollektiv trafik og cyklisme tillige med et stort trængselsreducerende og miljøforbedrende potentiale. Mens kommuneplanforslaget foreslår mere metroudbygning, peger

høringssvaret på etablering af et letbanesystem ved at henvise til analyserapporten fra DTU Transport og Region Hovedstaden "Flere letbaner i hovedstadsområdet".

Deltagelse i Indre By Lokaludvalg

På et repræsentantskabsmøde den 9. februar 2010 blev der foretaget valg til Indre By Lokaludvalg. Nyvalg, som finder sted efter afholdelse af kommunevalg, skal derfor finde sted igen efter afholdelse af kommunevalget november 2013. Kjeld A. Larsen som repræsentant for RBT blev genvalgt i 2010. Ud over de 16 valgte medlemmer sidder 7 udpegede repræsentanter fra de partier, som er indvalgt i Borgerrepræsentationen, således at lokaludvalget i alt har 23 medlemmer. Bent Lohmann fra Nansensgade Netværk er valgt som formand for lokaludvalget. Kjeld fungerer som tovholder for lokaludvalgets største udvalg Byudviklingsgruppen. De politiske repræsentanter må ikke samtidig sidde i BR og skal have bopæl i bydelen. I udkast til nyt regulativ for lokaludvalg er det som noget nyt i forslag, at foreningsrepræsentanter skal have bopæl i Københavns Kommune. Det kan få den mulige konsekvens, at Kjeld ikke kan blive genopstillet til posten som RBT's repræsentant i lokaludvalget. For hvert medlem er indstillet to suppleanter, for RBTs vedkommende HansHenrik Samuelsen som 1. suppleant og som 2. suppleant Lars Barfred.

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

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

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

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

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

Lokaludvalget afholder møder en gang om måneden, i Det Grønlandske Hus i Løvstræde. Lokaludvalget har et sekretariat omfattende tre personer: Christian Christensen (sekretariatsleder, for både Indre By og Christianshavns Lokaludvalg), Lene Bislev (kommunikations- og projektmedarbejder) og Susanne Raunsgaard Bøcker (kommunikations- og projektmedarbejder), har en flot og velfungerende hjemmeside med et idékort, hvor borgerne elektronisk kan komme med gode ideer til byens udvikling. De to lokaludvalg flyttede bopæl i december 2012 fra Rådhuspladsen 77 til Huset, Rådhusstræde 13. De nye lokaler blev officielt indviet den 1. februar 2013. Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, som er underlagt de to lokaludvalg, bor fortsat på den gamle adresse Rådhuspladsen 77.

LU har fundet en rigtig god arbejdsform, specielt hvad angår borgerinddragelsesprocessen. Lokaludvalgsmedlemmerne er tit ude med deres debatvogn, en ombygget pølsevogn, har en fast spalte i City Avisen og en meget aktiverende hjemmeside. Rollen i forhold til kommunens forskellige forvaltninger foregår ikke altid lige gnidningsløst, men lokaludvalget er generelt anerkendt for sin meget borgerinddragende indsats. Et ganske stort antal startredegyrelser (går forud for udarbejdelse af lokalplanforslag) og lokalplansforslag forelægges LU, som har brugt megen energi på at arrangere borgerhøringer og udarbejde høringssvar. De mest dramatiske borgermøder har drejet sig om trafikken og nattelivet i Indre By. 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 grønt og visionært sigte, hvor de bløde trafikanter sættes i centrum, senest Handlingsplan for Grøn Mobilitet.

Hovedaktiviteter med trafikindhold i 2012 og 2013

Borgermøde for Scala lokalplanforslag

Dialogen fandt sted den 29. august 2012 i Hovedkassen, Københavns Rådhus

Borgerdialog om letbane gennem Indre By

Borgerdialogen fandt sted den 4. september 2012 via opstilling af lokaludvalgets debatvogn i Gothersgade ud for Kongens Have

Grøn mobilitetskonference for lokaludvalgene i København

Konferencen, som fandt sted den 6. oktober 2012 på Admiral Gjeddes Gaard, Store kannikestræde 10A, tog sigte på at få diskuteret fælles trafikproblemer og eventuelle transportløsninger på tværs af lokaludvalgenes domænegrænser. Trafikproblemer blev diskuteret i fire arbejdsgrupper: (1) Trafiksanering, (2) Kollektiv trafik, (3) Sundhed & Mobilitet og (4) Regulering af biltrafik. I alt syv lokaludvalg havde valgt at sende deltagere til konferencen Et referat fra konferencen blev rundsendt til de respektive lokaludvalg. Det besluttedes at genoptage kontakten for at fortsætte bestræbelserne på at finde løsninger på fælles trafikproblemer.

Deltagelse i **Green Cities efterårskonference "Nye veje til grønne løsninger"** den 30. oktober 2012 i Osrarhuset, Valhalsgade 4, København N.

Borgermøde "Ren luft i København"

Mødet, som var et fællesarrangement mellem borgerinitiativet Red Søerne og lokaludvalget, fandt sted den 26. november 2012 i Bethesda, Rømersgade

Flere møder med Metroselskabet og borgerdialog om **støjproblemer i forbindelse med metrobyggeri og reklameplads på "Byens Hegn"**

Borgerdialog om cyklisters og fodgængeres krydsning af Rosenørns Allé/Åboulevarden ved søerne

Dialogen fandt sted den 4. december 2012 ved Søpavillonen

Deltagelse i **åbent hus arrangement om metrotrappe til Nørreport Station i Frederiksborggade** med Metroselskabet og Banedanmark hos Banedanmark i Nørre Voldgade den 21. marts 2013

Udarbejdelse af bydelsplan 2012

Som noget nyt skulle Københavns 12 lokaludvalg udvikle deres **Bydelsplan 2012** på samme tid og med en fælles tematisk indgangsvinkel. Indre By Lokaludvalg var derfor i perioden fra marts til september 2012 igen i dialog med borgerne. Lokaludvalget vil bruge bydelsplanen til at bygge videre på alle de inputs, som lokaludvalget fik fra omkring 5000 borgere og brugere i forbindelse med arbejdet med Bydelsplan 2011, men har samtidig forsøgt at lægge et stort arbejde i at præsentere en række gennemarbejdede projektforslag til politikerne, herunder et forslag om letbane gennem Indre By. Det indsendte planudkast afventer p.t. behandling i de respektive forvaltninger og endelig vedtagelse i BR.

Internt RBT-arbejde

Organisatorisk

På **generalforsamlingen 30. april 2012** valgtes følgende til Rådet, som er **foreningens bestyrelse**: Bente Hessellund Andersen, Lars Barfred, Ole Iskov, Leif Mogens Kajberg, Kjeld A. Larsen, Ivan Lund Pedersen, HansHenrik Samuelsen, Bruno Schwede, Hans Ove Stiig, Gunnar Bjørn Thomsen og Niels M. Uldall. Som 1. suppleant valgtes Karl Vogt-Nielsen og som 2. suppleant Søren Christensen. Jens Junghans blev genvalgt til revisor.

Konstituering

På første rådsmøde efter generalforsamlingen konstituerede Rådet sig med Kjeld A. Larsen som formand, Leif Kajberg som næstformand, Hans Ove Stiig som kasserer, Ivan Lund Pedersen suppleret af Leif som presseansvarlig, Ivan som ansvarlig for hjemmesiden og Gunnar Bjørn Thomsen som referent.

Et udkast til **Arbejdsprogram 2012-2013 for RBT** blev diskuteret på generalforsamlingen d. 30. april 2012 og siden hen finpudset og vedtaget på efterfølgende rådsmøde:

Arbejdsprogram for RBT 2012-2013

1. Komme med input og kommentarer i relation til arbejdet i Trængselskommissionen
2. Fungere som følgegruppe i relation til det fortsatte arbejde med GNBOs rapport om grøn omstilling med særligt henblik på temaet transport
3. Opprioritering af medlemspleje

4. Fortsat drøftelse af kommunikationsstrategi, medlemshvervning og fundraising.

Ad 1. Med både Det Økologiske Råd, Dansk Cyklist Forbund, NOAH-Trafik og CASA som medlemmer af Trængselskommissionen er kommissionen slet ikke så skævt sammensat som Infrastrukturkommissionen, hvor der kun var én repræsentant fra grønne organisationer i skikkelse af Gunver Bennekou fra Danmarks Naturfredningsforening. Hun endte som bekendt med ikke at kunne acceptere de øvrige deltageres anbefalinger. Med de store, mildt sagt ikke så miljøorienterede lobbyorganisationers meget stærke repræsentanter, der trækker i anden retning, vil det derfor være vigtigt at RBT, måske sammen med ligesindede, opretter en baggrundsgruppe, for at miljøinteresserne kan give et markant modspil.

Ad 2. GNBO dokumentet "100.000 jobs med bæredygtig omstilling" er et vigtigt første skridt i forsøget på at nærme sig det arbejde, der i en nær fremtid skal udføres. Ved at sætte fokus på beskæftigelsespotentialer ved en grøn omstilling (og herunder bæredygtig transport) vil det være muligt at skabe en bredere tilslutning til tankerne om et bæredygtigt samfund. RBT's arbejde bør bestå i at identificere og beskrive infrastrukturprojekter mht. deres beskæftigelsesmæssige potentiale (direkte og indirekte), inkl. økonomisk fundering.

Ad 3. Vi vil forbedre arbejdet med at kommunikere med vore medlemmer. Som udgangspunkt skal vi have fremskaffet medlemmernes e-mail-adresser med henblik på at kunne forbedre kommunikationen med medlemmerne. Et muligt tiltag kunne være udsendelse af et nyhedsbrev to gange om året.

Ad 4. En mere målrettet kommunikationsstrategi, flere medlemmer og udvidet mulighed for at deltage i transportrelaterede møder og konferencer giver os større og bredere mulighed for at kommunikere vore synspunkter på bæredygtig transport til den brede offentlighed, beslutningstagere, embedsværk, trafikforskere og grønne organisationer.

Gennemførelse af arbejdsprogrammet

Det må konstateres, at RBT i den forløbne rådsperiode i det store og hele har levet op til sit arbejdsprogram. Indsatsen med at støtte arbejdet i Trængselskommissionen har fyldt meget (punkt 1). Vi har fået etableret en medlemsliste med e-mail-adresser og er begyndt at udsende medlemsbreve (punkt 3). Vi har påbegyndt diskussionen om en kommunikationsstrategi, en revideret folder er blevet trykt, et medlem har påtaget sig opgaven at forbedre vor hjemmeside, men større fremskridt på kommunikationsfronten lader fortsat vente på sig (punkt 4). Da NGBO-arbejdet foregår på et hvileblus, har RBT ikke brugt tid på at arbejde med støtte til organisationen (punkt 2).

Medlemstal og medlemsinformation

Med 49 medlemmer primo marts 2013 er foreningens medlemstal alt for beskedent. Vi er begyndt at pleje vor medlemskreds mere via udsendelsen af nyhedsbreve, men såfremt vi ønsker at skaffe nye medlemmer, specielt blandt unge og blandt kvinder, skal vi i den kommende periode mande os op til en mere målbevidst indsats. En hjemmeside med mere information om trafikpolitiske tiltag og rådets indsats vil generelt styrke rådets position i forhold til den danske offentlighed.

Rådet har i årets løb afholdt 10 rådsmøder.

De dominerende og tilbagevendende temaer på rådsmøderne har været følgende: gensidig information om og diskussion af den trafikpolitiske udvikling og udviklingens konsekvenser, regeringens trafikpolitiske aftaler med skiftende parter, arbejdet i Trængselskommissionen, oprettelsen af facebookgruppen "Nej til flere biler i København" mod etablering af en havnetunnel og fælles NGO-planlægning vedrørende politikerhøring om havnetunnelen, udarbejdelse af adskillige høringssvar, deltagelse i en lang række trafikkonferencer, herunder fokus på metroland kontra letbaneland problematikken, henvendelse til Det Etske Råd, deltagelse i Indre By Lokaludvalg, kommunikationsstrategi, udarbejdelse af revideret folder og udsendelse af Nyhedsbrev til medlemmerne, udarbejdelse af arbejdsprogram og planlægning af generalforsamling 2013.

Fondsansøgninger og sekretariatsarbejde

Formandskabets samarbejde i det forløbne år har fungeret tilfredsstillende, hvilket har bidraget til kontinuitet i planlægning af rådsmøderne. Det er i årets løb ikke lykkedes at opnå finansiel støtte til rådets aktiviteter. Støtte til deltagelse i konferencer, hvor et større gebyr er en forudsætning for deltagelse, er

formodentlig ikke et område, vi skal forvente at få støtte til. Så vi skal i gang med at diskutere, til hvilke udadrettede aktiviteter vi eventuelt kan opnå støtte og hvor, således at et mere udadrettet sekretariatsarbejde kan udvikles

Kjeld A. Larsen
April 2013