

Beretning 2019 Rådet for Bæredygtig Trafik

Rådet for Bæredygtig Trafiks attende ordinære generalforsamling 24. april 2019

Historiker og forfatter **René Karpantschof**, tidligere BZer

»Efter 30 års klimasnak slår CO2-udledningen alligevel rekord. Jeg tror ikke, det vil ændre sig, før mange konkret bryder med den nuværende produktions- og livsmåde. For eksempel ved at bryde med forbrugerismen i egne bæredygtige kollektiver. Eller ved at insistere på billig kollektiv transport med kør gratis-aktioner og blokader af den stigende privatbilisme. Det ville være oprør, og mange større samfundsændringer er gået hånd i hånd med den slags radikalitet.«



Information lørdag 29. december 2018

Otte spændende ruter. Billund Airport,



Information februar 2017

Den trafikpolitiske situation – trafik og klima

Fem trafikpolitiske udspil januar-februar 2019

I løbet af et par måneder ved starten af 2019 kom en række trafikpolitiske udspil på banen, hvoraf de to havde fokus på alene på Hovedstaden/Sjælland. Det drejer sig om følgende udspil:

Regeringen "Danmarks hovedstad. Initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet", 24. januar 2019

Socialdemokratiet. "Danmark skal have en ny langsigtet infrastrukturplan" 30. januar 2019

Region Hovedstaden Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen, februar 2019

Dansk Industri: "En infrastruktur i verdensklasse. DI's bud på en investeringsplan for dansk infrastruktur 2020-2030" februar 2019

Regeringen og Dansk Folkeparti: "Aftale om et sammenhængende Danmark.

Investeringsplan 2030" 12. marts 2019

Fælles for alle fem udspil er, at vejprojekter prioriteres langt højere end kollektiv transport. De anvendte prognoser viser alle en kraftig stigning i transport med bil, trængselsproblematikken forværres, uanset om transporten forgår med elbiler eller førerløse biler, CO₂-udslippet og luftforureningen forøges. I ingen af trafikudspillene foretages en vurdering af trafikudviklingens drivhusgasudslip. I et af de fire trafikudspil, nemlig udkastet fra Region Hovedstaden, har en række organisationer bidraget med et input på en konference, men det ikke særlig visionære resultat bærer præg af at være fastlåst af allerede politisk besluttede ikke-bæredygtige såkaldte VIP-projekter, hvoraf hovedvægten er udvidelse og udbygning af nye vejprojekter. Der observeres ikke et seriøst bud på, hvorledes et modalskift i retning mod mere bæredygtige transportformer som gang, cyklisme og kollektiv trafik kan bidrage til at reducere den biltrafik, som prognoserne fokuserer på som den fremtidige udviklingstendens. Flere og dyre metrolinjer er det mest dominerende bud på udbygning af den kollektive trafik, hvilket fortsat skal ske via salg af dyre byggegrunde og dermed boligpriser, som ikke er til at betale for folk med middelindkomster. Skuffende er det, at et radiale letbanesystem, som bl.a. Region Hovedstaden tidligere har advokeret for, er totalt fraværende. Udviklingen mod en mere bæredygtig trafikudvikling må foregå på jordoverfladen, og i den sammenhæng er letbaner et overlegent instrument til at holde den vildtvoksende bilisme stangen.

I de trafikpolitiske udspil peges ofte på den spildtid, som bilisterne er udsat for i selvskabte trafikkøer, mens de kollektive trafikanters tilsvarende tidstab ikke nævnes, endsige beregnes. Ud fra det akkumulerede tidstab beregnes et såkaldt samfundsøkonomisk tab. I en fælles henvendelse den 26. februar 2019 til Folketingets transportudvalg, Danske Regioner og Kommunernes landsforening fra NOAH-trafik ved Ivan Lund Pedersen og Rådet for bæredygtig trafik ved Kjeld A. Larsen har vi gjort opmærksom på denne ressourceforvridende og miljøbelastende skævhed i skævhed i trafikplanlægningen:

Vi retter denne henvendelse med ønsket om at få rettet op på en ressourceforvridende og miljøbelastende skævhed i trafikplanlægningen. Den skyldes bl.a. at de kollektive trafikanters tidstab sjældent indgår i trafikplanlægningen. Det er sådan, at kollektive trafikanters tid i praksis normalt vurderes til 0 kr. i timen, mens bilisters tid i trafikplanlægningen prissættes mellem 90 og 577 kr. i timen.

Hvis man kigger på de officielle Transportøkonomiske enhedspriser i tabellen ser det fint ud. Her er tidsforbruget for kollektive trafikanter vurderet højt.

Disse takster afspejler, at kollektive trafikanter er meget tidsmæssigt sårbare, fordi de ofte har et kompliceret rejseforløb med bl.a. ventetid, skjult ventetid, skiftetid m.m. Som bilist kan man bare køre afsted på ethvert tidspunkt uden ventetid og skiftetid.

Tidsværdier for persontrafik, persontimer for kr. per persontime	2018		2018 priser	
	Bolig-arbejde	Erhverv*	Andet	Vægtet snit
Kollektive rejsende				
Rejsetid	90	385	90	113
Forsinkelsestid	271	1.154	271	338
Ventetid	181	769	181	225
Skjult ventetid	72	308	72	90
Skiftetid	136	577	136	169
Skiftestraf (kr pr skift)	9	38	9	11
Bilister				
Køretid	90	385	90	123
Forsinkelsestid	136	577	136	184
Cyklist				
Køretid	90	385	90	97
Forsinkelsestid	136	577	136	145

Kilde. Transportøkonomiske enhedspriser: <https://www.cta.man.dtu.dk/modelbibliotek/teresa/transportoekonomiske-enhedspriser>

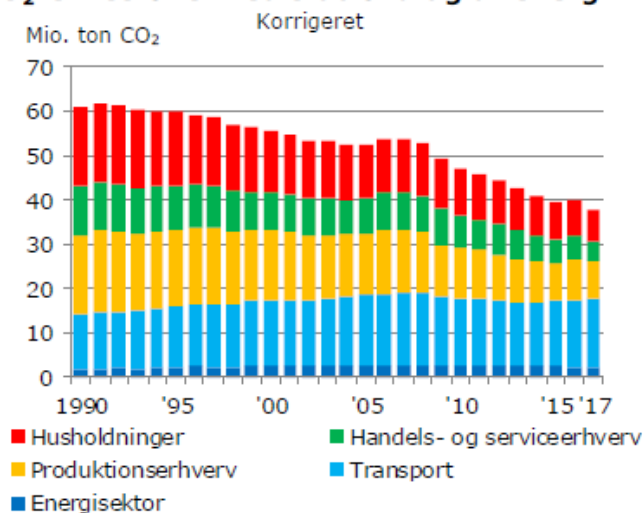
Problemer er bare, at taksterne sjældent bruges i den kollektive trafik – bortset fra ved store baneinvesteringer. Nedskæring af den kollektive trafik sker for at spare penge - uanset konsekvenserne for passagererne.

I Region Hovedstadens beregning af samfundsmæssigt tab for bilister ser regnestykket ud til været baseret på udregningsgrundlaget: et samfundsmæssigt tab på 184 kr. per spildt time (for 2015 og 2025), mens det tilsvarende regnestykke i regeringsudspillet kan beregnes til 293 kr. per spildt time (for 2010). Vi skal være opmærksomme på, hvorledes disse manipulerende tal kommer til verden.

CO₂-emissioner fra transporten er fortsat stigende

Som det fremgår af nedenstående figur fra Energistatistik 2017, udgivet af Energistyrelsen november 2018, tegnede transporten som den største bidragsyder sig for 40,8 % af de samlede CO₂-emissioner ved slutforbrug af energi og har - som den eneste sektor – oplevet en stigning siden 1990, på i alt 21,7 %.

CO₂-emissioner ved slutforbrug af energi



Fordeles CO₂-udledninger fra energiforbrug til produktion af el, fjernvarme og bygas ud på slutforbrugerne fås et billede af, hvordan de samlede udledninger af CO₂ fordeler sig på energisektor, transport, erhverv og husholdninger.

Transport og produktionserhverv tegnede sig i 2017 for de største andele af de samlede CO₂-emissioner med henholdsvis 40,8% og 22,2%. Husholdningers og handels- og serviceerhvervs andele var henholdsvis 18,5% og 12,4%, mens energisektoren stod for 6,1% af CO₂-emissionerne.

I forhold til 1990 er CO₂-emissioner fra transport vokset 21,7%. For erhvervene og husholdninger har der derimod været tale om markante fald. I produktionserhverv og handels- og serviceerhverv faldt CO₂-emissionerne henholdsvis 53,2% og 56,8%, mens de i husholdninger faldt 61,5%.

Begivenheder og RBT-indsats

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

Det internationale niveau

Om kampen for klima og mod flyvning

Oprettelsen af Bevar jordforbindelsen 28. august 2018

For knap et år siden besluttede en lille initiativgruppe mod udvidelsen af Kastrup Lufthavn at arbejde sig frem mod en offentlig forening, der udover at bekæmpe udvidelsen af lufthavnen også skulle tage kampen op for generel reduktion af flyvningen. Måske hjulpet på vej af den usædvanlige tørre og varme sommer kom der samtidig vældig gang i debatten om klimaet og flyvningen. Og med god timing kunne vi stifte "Bevar Jordforbindelsen" den 28. august og afholde et særdeles godt og velbesøgt offentligt møde d. 4. oktober i Indre By Kulturhus på Charlotte Amundsens Plads i København.

Alt dette faldt sammen **stiftelsen af internationale paraplyorganisation "Stay Grounded"** og der tegner sig et billede af en klima- og transportmobilisering i lande som Østrig, Schweiz, Holland, Belgien, Sverige, Norge og Danmark. Til gengæld er det noget sværere i lande som Tyskland, Frankrig og England.

Danmark er stadig en ø mellem lande, der har passagerafgifter på flyrejser, og før julen 2018 lykkedes det at **samle 11 danske organisationer om en udtalelse for passagerafgifter**, offentliggjort den 5. december, og med en klausul, der forpligter de samme organisationer til at give opslutning til en kampagne mod udvidelse af lufthavnen i fald dette bliver en offentlig sag i nærmeste fremtid. Lufthavnen lader som om, at dens udvidelsesplaner ikke er omfattet af politisk godkendelse – og det kan

måske vise sig at være en farlig kurs, om end der er et bredt og fasttømret dansk politisk flertal for at støtte flyvningen helt generelt.

Bevar Jordforbindelsen har samlet nye aktivister; men er ikke blevet til en brusende flod. Kræfterne er ikke så store, som vi kunne have håbet på. Støtte har bevægelsen til gengæld fået fra dagbladet Information, der har lånt navnet til en artikelserie om flyvning og klimaet, som er en glimrende beskrivelse af situationen, på linje med foreningens opfattelse.

Bevar Jordforbindelsen mobiliserer til **offentligt møde den 25. april 2019 i Indre By Kulturhus og aktivisme i ugerne derefter** – også for at bringe klima, transport og flyvning ind i den forventede valgkamp til Folketinget og til EU-parlamentsvalget.

Situationen for nattog og internationale togforbindelser

Emnet om europæiske tog og især nattog er blevet indflettet i debatten om flyvningen; i og med at alternativet til flyvning ikke kun er at blive hjemme, men også at skifte til toget som grønt alternativ til flyvning. Således var de østrigske baners Kurt Bauer inviteret til mødet d. 4. oktober 2018, og det fungerede ganske udmærket. **Internationale Back-on-Track** havde sit hidtil bedst besøgte **europæiske møde i Wien** senere i oktober med fire danske til stede.

Der findes ikke en dansk organisation, der er Back-on-Track's danske modstykke. Det forekommer heller ikke nødvendigt, og vi har i praksis samlet en gruppe ud fra bl.a. netværket for bæredygtig transport til at repræsentere Back-on-Track i danske sammenhænge.

Danske IC3-tog kører som Eurocity-tog til Hamborg. Desværre er forældet teknisk udstyr årsag til omfattende forsinkelser, der især rammer rejsende, der skal skifte tog i Hamborg fx til nattogene. Sagen har vi rejst for DSB, og vores indsats har været populær blandt de rejsende, vi er i kontakt med. Svenske togaktivister er taknemmelige for vores indsats.

Omdrejningspunktet i Danmark har i beretningsåret været omkring **den fælles svensk-danske underskriftsindsamling**, der i skrivende stund er ved at nærme sig flotte 60.000 underskrifter for nattog. **Overrækkelsen til Transportudvalget og transportministeren den 22. november 2018** blev til et vældigt mediestunt og selv den ellers ret så immune transportminister var imponeret. DSB reagerede også positivt på de mange underskrifter.

Dagbladet Politiken er gået forrest og har taget initiativ til at ændre koncept af deres rejsetillæg, til at ændre virksomhedens rejsepolitik og i det hele taget støtte både tog og passagerafgifter på flyrejser.

Den nye svenske regering lover godt for transport initiativer. Dels forventes det at den svenske passagerafgift ved flyvning bliver fastholdt, dels blev det direkte skrevet i regeringsgrundlaget, at der hurtigst muligt skulle etableres nattog fra Sverige til kontinentet. Og de følger op på det allerede i 2019.

Der er således kommet **et politisk momentum omkring genetablering af nattog til Danmark**. Dette momentum falder sammen med den praktiske omstændighed, at 2022 bliver året, hvor DSB har elektriske lokomotiver, der fx kan trække et østrigsk

nattog fra Hamborg til København, samtidig med at 2022 også er året, hvor østrigerne får nyt materiel, så de kan udvide deres aktivitetsområde, fx til områder af Europa, der kan betale godt for billetterne, og som har et voksende passagergrundlag, fx Danmark og Sverige.

I Europa åbnede i december et nyt nattog (også med ÖBB-engagement) mellem Berlin og en række byer, herunder Wien, via Polen og det østlige Tjekkiet.

Møde med DSB om internationale togforbindelser april 2019

Den 4. april 2019 deltog Niels Wellendorf, Poul Kattler og Kjeld A. Larsen fra RBT tillige med Niels Bech, aktiv i Back on Track, i et møde hos DSB i Høje Tåstrup om deres fremtidige engagement i internationale tog, både rettet sydpå, men også i forhold til Sverige. På mødet drøftedes bl.a. genindførelse af nattog i samarbejde med enten ÖBB eller SVJ og køreplan fra København via Jylland til Hamborg fra køreplansskiftet. Nedenfor ses udpluk fra Pouls notat fra mødet:

”Udefra overraskede det os, at DSB ikke snakker sammen med andre udenlandske kolleger end med DB (om togene til Hamborg). Der snakkes ikke med ÖBB og ikke med SJ, på trods af at der er områder, der af hensyn til passagererne fortjener et samarbejde på tværs af landegrænserne. Logikken er desværre nok, at

- operatørerne opfatter hinanden for meget som konkurrenter
- internationale tog længe har været temmelig uinteressante

Men DSB v/ Lars Krogsdam og Jesper Thorsen var dog åbne overfor konkret internationalt samarbejde, ville gerne tale med ÖBB og fremførte ingen argumenter imod at indtænke nattog, bortset fra det faktum, at de jo skulle se en forretningsmodel herfor. Kurt Bauer kontaktes på Kurt.Bauer@pv.oebb.at.

DSB gav udtryk for et forretningssyn, hvor udlandstog (dag- såvel som nattog) ikke må give underskud. Det kunne godt fremstå som om, at det skulle gælde fra dag et. Har DSB hermed talt sig ind i et narrativ, der ikke er belæg for i aftalen med staten?”

Deltagelse i bogfernisering: Britt Sallingboes bog ”Oplev Europa med tog”

Britt Sallingboes ny bog ”Oplev Europa med tog” blev fejret ved en bogfernisering søndag den 16. september 2018 i Rundskuedagens Plejecenter i Dannebrogsgade. Blandt gratulanterne fra RBT var Poul Kattler og Kjeld A. Larsen. Danskerne har nu adgang til et omfangsrigt studie og hjælpemiddel til at komme mere klimavenligt på rejse rundt i Europa.

Udgivelse af publikationen ”The Great Train Comparison” i 2018

LOCO2 har på baggrund af en survey marts-april 2018 udfærdiget en rapport baseret på en sammenligning af forskellige togoperatører i Europa ”The Great Train Comparison” ved at anvende 12 parametre. Togoperatørerne har fået tildelt point af udvalgte organisationer og personer med viden om togoperatørernes løsning af opgaven inden for de 12 parametre. Der optræder en klar vinder med topscore på fire af de udvalgte parametre (familier med børn, handicappede passagerer, cyklister og vintersport): Den schweiziske nationale togoperatør. DSB figurerer overhovedet ikke

på listen, og er vist ikke engang inddraget i undersøgelsen, men selskabet ville under alle omstændigheder ikke kunne markere sig på nogle af områderne, måske blot høste lidt anerkendelse for sin indsats som gratis cykelmedbringer i DSB S-tog.

<https://drive.google.com/file/d/0BwXW4MHPJEZrTUVDX2xFU3UzcTY2Um5HeUVuaTVTU0s2c1cw/view>

Initiativer i forhold til EU-parlamentet

Henvendelse til EU-parlamentet om bilers CO2-udledning 24. september 2018

RBT henvendte sig i september 2018 til en række danske EU-parlamentarikere for at spore dem ind på og gøre dem ekstra opmærksomme på en vigtig forestående afstemning i Europa-Parlamentet (de første dage i oktober) om bilers CO2-udledninger. Vi henviste i vores e-mail til en henvendelse fra NGO'en Transport & Environment – en e-mail modtaget fra Pierre Dornier – som fremhæver denne afstemning i Europa-Parlamentet primo oktober som en enestående mulighed for ved stemmeafgivning i Parlamentet at markere behovet for skærpede CO2-standarder for biler og lastvogne. Det blev pointeret, at denne afstemning ville være en utrolig vigtig mulighed for at gribe til handling over for klimaforandringerne. Det er vigtigt, som vi skrev i e-mailen, at danske EU-parlamentarikere er opmærksomme på denne afstemning og er klar til at stemme ”klimarigtigt”. Henvendelsen, der var formuleret af RBT-medlem Leif Kajberg på Rådets vegne, blev sendt til europaparlamentarikerne Margrethe Auken, Ole Christensen, Morten Helveg Petersen, Rina Ronja Kari, Jeppe Kofod, Jens Rohde og Christel Schaldemose, Vi fik ikke respons fra nogen af parlamentarikerne, så vi ved ikke, hvordan budskabet blev opfattet, og hvordan der blev reageret på det.

Klimavinklen på fly og tog i EU-parlamentsvalget 2019

Det klimaengagerede og flyvningskritiske netværk Stay Grounded, der arbejder på globalt plan, tæller 102 organisationer og grupper deriblandt Bevar Jordforbindelsen, NOAH og Rådet for Bæredygtig Trafik i Danmark. Stay Grounded gennemfører forud for Europa-Parlamentsvalget i maj en undersøgelse, der gerne skulle give et indtryk af, hvordan de politiske partier i en række EU-lande stiller sig til udbygningen af togforbindelserne på tværs af grænserne i Europa og begrænsning af flyvning.

Undersøgelsen gennemføres i samarbejde med Back on Track-netværket, der arbejder for bedre og hurtigere togforbindelser på tværs af grænserne i Europa som alternativ til den fortsatte vækst i antallet af klimaskadelige flyvninger. Undersøgelsen er baseret på et sæt spørgsmål, som distribueres til politiske partier og opstillede kandidater i en række EU-lande. I Danmark er det Rådet for Bæredygtig Trafik, som har stået for undersøgelsen og fremsendelsen af spørgeskema til de kandidater, som EU-valgets partier har opstillet.

Rådsmedlem Leif Kajberg har stået for gennemførelsen og afrapporteringen af denne analyse, inklusive distributionen af spørgeskemaer, bearbejdelsen af de indkomne besvarelser og præsentationen af resultatet med udpluk af svar (citater) og kort beskrivelse af centrale iagttagelser og hovedlinjer.

Rapporten, der er tilgængelig på Rådets hjemmeside i en dansk og en engelsk version, indeholder en sammenfatning af 24 indkomne besvarelser på dansk og engelsk. Under den danske udgave kan man finde svarene på dansk fra de enkelte kandidater. Se <http://baeredygtigtrafik.dk/klimavinklen-paa-fly-og-tog-i-eu-parlamentsvalget-2019/>

Statslige/nationale niveau

Tre nationale trafikpolitiske udspil

Socialdemokratiets infrastrukturudspil ”Danmark skal have en ny langsigtet infrastrukturplan”

<https://www.socialdemokratiet.dk/media/7979/danmark-skal-have-en-ny-langsigtet-infrastrukturplan.pdf>

Den 30. januar 2019, dvs. få dage efter regeringens udspil ”Danmarks hovedstad. Initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet”, kom Socialdemokratiet med et infrastrukturudspil, som sætter fokus på behovet for at få vedtaget en infrastrukturplan efter svensk og norsk forbillede: en rullende tiårsplan, som løbende skal opjusteres.

Socialdemokratiet vil reservere ”mindst 70 mia. kr.” til nye centrale infrastrukturinvesteringer. Under overskriften ”En grønnere transportsektor” foreslås tre satsninger: Minimum 500.000 grønne biler i 2030, Elbusser i Danmarks store byer og Elektrificering af jernbanestrækninger

I udspillet opsummeres **de konkrete projekter, som efter Socialdemokratiets opfattelse skal inkluderes i en rullende tiårsplan:**

”Denne liste er eksempler på mulige relevante projekter, som skal drøftes politisk i forbindelse med en ny langsigtet infrastrukturplan:

- ☐ **Forlængelse af Hillerødmotorvejen**
- ☐ **Udbygning af Fynske Motorvej E20 syd om Odense**
- ☐ **Udbygning af Sønderjyske Motorvej E45/E20 ved Kolding**
- ☐ **Færdiggørelse af Frederikssundsmotorvejen**
- ☐ **En 3. Limfjordsforbindelse**
- ☐ **Udbygning af Østjyske Motorvej E45**
- ☐ **Ring 5 ved København**
- ☐ **Motorvej mellem Næstved og Rønnede**
- ☐ **Færdiggørelse af Kalundborgmotorvejen**
- ☐ **Udbygning af Helsingørmotorvejen**
- ☐ **Udbygning af Rute 26 mellem Aarhus og Viborg**

- ☐ Ny midtjysk motorvej
- ☐ Vejforbindelse til Stevns
- ☐ Opgradering af E55 ved Nykøbing
- ☐ Omfartsvej ved Mariager
- ☐ Udbygning af kryds v. Rute 11 og 26 mod Thisted
- ☐ Udbygning af rute 15 Herning-Ringkøbing
- ☐ 2+1 forbindelse mellem Ålbæk og Skagen
- ☐ Kapacitetsforbedring på Amagermotorvejen
- ☐ Togfonden
- ☐ Opgradering af jernbanen mellem Ringsted og Odense
- ☐ Udbygning af letbanen i Ring 3
- ☐ International kombiterminal ved Køge
- ☐ Cykelstier i hele landet og videreudvikling af supercykelstinetværk
- ☐ Trafikstøjspulje ”

Listen rummer en lang række vejprojekter, som stort set er identiske med de af regeringen fremsatte. Listen rummer tillige tre kollektive infrastrukturprojekter, herunder Togfonden, som regeringspartierne ikke går ind for.

”En infrastruktur i verdensklasse. DI’s bud på en investeringsplan for dansk infrastruktur 2020-2030” februar 2019

Blandt årets mange bud på en trafikplan kom Dansk Industri med sit forslag februar 2019: ”En infrastruktur i verdensklasse. DI’s bud på en investeringsplan for dansk infrastruktur 2020-2030”.

DI’s forslag til en ti-årsplan for trafikinvesteringer er primært baseret på udvidelse og udbygning af vejinfrastruktur, skitseret omkring velkendte positivt ladede trafikstrukturkoncepter: **Det store H**, som bliver til Det dobbelte H, dvs. påbegyndelse af en midtjysk motorvej, **Fingerplan**, som bliver til en ”færdiggørelse” af Fingerplanen, dvs. en forlængelse og udvidelse af allerede eksisterende motorveje, og endelig **et Danmark der hænger sammen**, som udlægges som en kobling af mellemstore byer til motorvejsnettet. Dele af Togfondens fase 2 indgår i planen, men angives med følgende bemærkning under rubrikken anlægsstart: ” Når det er muligt”. Selvfølgelig omtales klimaproblematikken, men der er intet forsøg på at evaluere den foreslåede trafikinfrastrukturudvikling ud fra en klimamålsætning. Alt i alt et udspil i samklang med det dominerende motto ”Nu er det vejenes tur”.

<https://www.danskindustri.dk/arkiv/analyser/2019/2/investeringsplan-for-dansk-infrastruktur-2020-2030/>

De konkret foreslåede projekter fremgår af nedenstående oversigt:

PROJEKTER	Udgift mia. kr., 2018-priser ¹⁾	Pejlemærker			Anlægsstart
		Det robuste H	Færdiggør Fingerplan	Et Danmark der hænger sammen	
De nødvendige projekter før 2025	37,7				
Udvidelse af E20 Fredericia-Kolding	0,6				2020
Frederikssundsmotorvejen	3,8				2020
Udvidelse af E45, etaper ml. Randers og Vejle	3				2021
Hillerødmotorvejen	1				2021
Opgraderinger i Ring 4 Kbh	0,9				2021
3. Limfjordsforbindelse	6,8				2021
Næstved-Rønnede	1,6				2022
Kapacitet på Øresundsbanen	0,5				2022
Midtjysk motorvej, sydlige deletaper	7				2022
Udvidelse af E20 Odense	1,8				2023
Kalundborgmotorvejen	2				2023
Udbygning af M3 Kbh.	0,6				2023
Hastighedsopgradering Ringsted-Odense	0,6				2023
Ring 5 syd Kbh, Måløv-Køge	7				2024
Dobbeltspor Tinglev-Padborg	0,5				2024
Til planrevisionen i 2024	20,8				
Udvidelse af Amagermotorvejen	1,5				2025
A26 Viborg V-Rødkærsbro	0,9				2025
S-tog til Roskilde og evt. Helsingør	1,5				2026
Ny fly-over ved Ringsted Station	1				2026
Vendespor ved Carlsberg St.	0,2				2027
Midtjysk motorvej, nordlige deletaper	6				2027
Lukning af motorvejshul ved Herning	0,5				2028
Udvidelse af Helsingørmotorvejen	0,8				2029
Baneopgradering og dobbeltspor, ring syd	0,7				2029
Ring 5 eller 5½ midt Kbh Måløv-Allerød	3				2030
Dele af Togfondens fase 2					
Regionale hastighedsopgraderinger på banen	1,5				Når muligt
Øvrige mindre projekter	0,1				Når muligt
Pulje til stationer	0,3				Når muligt
Pulje til parkering	0,4				Når muligt
Elektrificering Aalborg-Frederikshavn	0,9				Når muligt
Ny bane til Billund eller elektrificering Vejle-Struer	1,5				Når muligt
Puljer	8				2021
Mindre projekter og reserver	5				2021

¹⁾ Heraf er 1,5 mia. kr. allerede afsat som finansiering til Næstved-Rønnede (0,3 mia.), 3. Limfjordsforbindelse (0,6 mia.) og Hastighedsopgradering Ringsted-Odense (0,6 mia.)

Regeringen og Dansk Folkeparti: ”Aftale om et sammenhængende Danmark. Investeringsplan 2030” 12 marts 2019

<https://www.trm.dk/da/politiske-aftaler/2019/aftale-om-et-sammenhaengende-danmark-investeringsplan-2030>

Det længe ventede regerings trafikudspil blev således en smal aftale mellem regeringen og støttepartiet DF. Udspillet er tillige en opsigelse af aftalen Togfondens fase 2 og aftalen ”Bedre og Billigere kollektiv Trafik”, og såfremt andre partier vil tilslutte sig aftalen, så skal de også opsigelse disse to aftaler. Udspillet konkrete projekter ligner til forveksling Dansk Industris trafikudspil – og for den sags skyld – også Socialdemokratiets trafikudspil, dog fastholder Socialdemokratiet Togfondens 2. fase.

I oversigten over de offentlige investeringer 2020-2030 ses en samlet investeringsramme på 112,7 mia. kr., hvoraf 61,2 mia. (54 %) til vejprojekter og 51,5 mia. kr. (46 %) til bane, men mange af disse investeringer er allerede besluttet og igangsat i forbindelse med tidligere aftaler, herunder Togfonden og ”Bedre & Billigere Kollektiv Trafik”). Såfremt alene investeringer til nye projekter + puljer til målrettede indsatses tages i betragtning, så ser rammen og fordelingen noget anderledes ud: investeringer på i alt 62,3 mia. kr. fordelt med 51,1 mia. kr. (82 %) til vejprojekter og 11,2 mia. kr. (18 %) til bane.

I aftalen er der alene peget på ny finansiering for i alt på 16,3 mia., idet hovedparten af aftalens 112,7 mia. kr. allerede er afsat til infrastrukturprojekter. Den ny finansiering omfatter 1/ udbytter fra Storebælt på i alt 7,9 mia. kr., 2/ effektiviseringer af jernbanen, bl.a. via udbud, på 1,1 mia. kr., 3/ provener vedrørende udbytter til A/S Øresund, på i alt 5,8 mia. kr. og 4/ indtægter via salg af parkeringshuse på Københavns Lufthavns Station, skønnet til mindst 1,5 mia. kr.

Tabel 2 udgør oversigten over de konkrete projekter og indsatses, som inddeles i fire temaer: ny infrastruktur, udbygning af eksisterende infrastruktur, ”god regional opkobling” og endelig puljer og styrket vedligehold. Det anføres, hvornår det pågældende projekt skal igangsættes (fase 1 før 2025 eller fase 2 2025-2030) tillige med skønnet anlægsoverslag. De store brugerfinansierede projekter Femern Bælt-forbindelsen, Havnetunnelen og Kattegatforbindelsen er ikke med i investeringsplanen.

Tabel 2 | Oversigt over projekter og indsatser

(mia. kr. 2019-pl)	Igangsættes	Anlægsoverslag
Ny infrastruktur		
Tredje Limfjordsforbindelse ²	Fase 1 (2024)	6,6
Kalundborgmotorvejens 3. etape	Fase 1 (2023)	1,8
Frederikssundmotorvejens 3. etape fra Tværvvej til Frederikssund	Fase 1 (2022)	3,4
Anlæg af motorvej, Næstved-Rønnede (Rute 54)	Fase 1 (2024)	1,5
Ny Midtjyske Motorvej, Haderslev-Give ¹	Fase 1 (2023)	5,8-7,5
Ny bane over Vestfyn	Fase 1 (2024)	4,8
Sydlig Ring 5 ²	Fase 2 (2025-2030)	6,5
<i>I alt ny infrastruktur</i>	-	<i>30,4-32,1</i>
Udbygning af eksisterende infrastruktur		
Udvidelse af E45, Aarhus S – Aarhus N	Fase 1 (2021)	1,5
Udvidelse af E45, Vejle (Hornstrup) – Skanderborg S	Fase 1 (2023)	3,0
Udvidelse af E20/E45, Kolding V – Motorvejskryds (MVK) Kolding	Fase 1 (2021)	0,6
Udvidelse af E20, Syd om Odense	Fase 1 (2021)	1,1
Øget kapacitet på Motorring 3	Fase 1 (2021)	0,3
Udvidelse af Hillerødmotorvejen, M3 til Ring 4 (begge retninger)	Fase 1 (2021)	0,2
Udvidelse af Ring 4 (nordlig del)	Fase 1 (2023)	0,9
Opgradering til motorvej af Hillerødmotorvejens forlængelse	Fase 1 (2023)	0,9
Opgradering til motorvej omkring Herning	Fase 1 (2023)	0,5
Hastighedsopgradering, Ringsted-Odense	Fase 1 (2021)	0,5
Københavns Lufthavn Station	Fase 1 (2022)	2,5
Ny Ellebjerg Station	Fase 1 (2022)	0,1
Udvidelse af Ring 4 (sydlig del)	Fase 2 (2025-2030)	0,5
Udvidelse af Amagermotorvejen	Fase 2 (2025-2030)	0,8
Udvidelse af Øresundsmotorvejen	Fase 2 (2025-2030)	0,8
Glostrup Station	Fase 2 (2025-2030)	0,3
<i>I alt udbygning af eksisterende infrastruktur</i>	-	<i>14,5</i>
God regional opkobling		
Øget kapacitet på Rute 15, Herning-Ringkøbing	Fase 1 (2021)	0,9
Billundbanen	Fase 1 (2023)	0,9
Kapacitetsforbedringer på Rute 26 mellem Aarhus og Viborg	Fase 1 (2022)	0,8
Kapacitetsforbedringer på Rute 34 mellem Haderup og Skive	Fase 1 (2024)	0,6
Anlæg af vejforbindelse til Stevns	Fase 1 (2024)	0,6
Udbygning af E55 mellem Sydmotorvejen og Nykøbing Falster	Fase 1 (2021)	0,5

Etablering af Mariager omfartsvej	Fase 1 (2022)	0,4
Kapacitetsforbedringer på Rute 11 fra Korskroen til Varde	Fase 1 (2024)	0,4
Udbygning af Rute 40, Aalbæk-Skagen	Fase 1 (2021)	0,1
Kapacitetsforbedringer på Rute 9 mellem Maribo og Svendborg (Nørreballe mv.)	Fase 1 (2024)	0,1
Udbygning af Rute 15, Bale-Tåstrup	Fase 1 (2024)	0,1
<i>I alt god regional opkobling</i>	-	5,4
<i>I alt besluttede projekter i fase 1</i>	-	41,3-43,0
<i>I alt besluttede projekter i fase 2</i>	-	8,9
Puljer og styrket vedligehold (vej og bane)		
Pulje til øvrige statsveje	Fase 2 (2025-2030)	5,6
Pulje til bedre fremkommelighed, tilgængelighed og trafiksikkerhed	2021-2030	1,5
Pulje til støjbekæmpelse	2021-2030	1,6
Pulje til bedre cykelinfrastruktur	2021-2030	1,0
Pulje til hastighedsopgraderinger mv. på jernbanen	Fase 2 (2025-2030)	2,1
Pulje til undersøgelse af udvikling af infrastrukturen	2021-2023	0,3
Totaløkonomisk vejvedligeholdelse	2021-2030	1,9
Nedbringelse af efterslæb på fornyelse og vedligeholdelse af jernbanen	2021-2030	4,2
<i>I alt puljer og styrket vedligehold (vej og bane)</i>	-	18,2
<i>I alt nye prioriteringer</i>		68,4-70,1

Klimaudspil og transport

Transportudvalgets høring om store anlægsinvesteringer 12. september 2018

Udvalgsmøder i Folketinget er ofte åbne, hvilket RBT af og til benytter sig af. Niels Wellendorf og Kjeld A. Larsen overværede således transportudvalgets møde om store anlægsinvesteringer den 12. september. Kun undtagelsesvis kan tilhørerne stille spørgsmål. I oplægget fra Jens Hauch, vicedirektør, KRAKA, blev det endnu engang understreget, at det for at opnå den største samfundsøkonomiske gevinst af investeringer i infrastrukturen er nødvendigt at prioritere de projekter, der har den højeste samfundsøkonomiske forrentning. Som sædvanlig kommer kun de projekter i betragtning, som ifølge finansministeriets regnedrenge giver 4 % i intern forrentning, hvorfor bl.a. letbaneprojekter lades ude af betragtning. Det eneste lyspunkt var oplægget fra Nanna Højlund, næstforkvinde i LO, hvor hun bl.a. lagde stor vægt på fremtidige projekters klimapåvirkning.

Klimarådets opfordring: 500.000 elbiler og stop for salg af fossilbiler i 2030

I en analyserapport ”Flere elbiler på vejene – forslag til pejlemærker og virkemidler til elektrificering af personbilerne”, offentliggjort den 26. september 2018, anbefalede Klimarådet, at en strategi for transportsektoren indeholder et pejlemærke for 2030 om mindst 500.000 nuludslipbiler og et samtidigt stop for salget af benzin- og dieslbiler.

Lederkommentar i Ingeniøren om Klimarådets skuffende udspil

I en kommentar til Klimarådets udspil offentliggjorde Ingeniøren en leder ved mbr den 28. september ”Tilskud til elbiler? Lad os først sætte fossilbilen i bakgear”, som afsluttedes med følgende salut til udspillet:

”Mens regeringen har billige biler som vigtigste prioritet, så burde en klimarådgiver holde sit fokus mere skarpt på, hvad der nedbringer CO2-udslippet. Det gør flere biler, som danskerne kommer til at køre mere i, ikke. Elbiler kan vise sig at være et fint klimatiltag i fremtiden, men lige nu og her handler det om at sætte udslippet fra benzinbiler i bakgear. Det kan bestå med en pisk bestående af flere afgifter, roadpricing, parkeringsforbud, osv., eller gulerod i form af bedre kollektiv transport og forhold for cyklister. Opgaven er at bremse transportens CO2-udslip og ikke slippe endnu flere biler ud i trafikken, blot fordi nogle af de ekstra kører på strøm. Den opgave har både regeringen og Klimarådet til gode at komme med løsninger på. Og det haster”.

Jamen, det kunne RBT ikke formulere bedre!

Regeringens Klima- og luftudspil ”Sammen om en grønnere fremtid”

Den 9. oktober 2018 kom VLAK- regeringens længe ventede klimaudspil, som fik titlen ”Sammen om en grønnere fremtid”.

[https://efkm.dk/media/12350/klimaministeriet klimaogluftudspil digital.pdf](https://efkm.dk/media/12350/klimaministeriet_klimaogluftudspil_digital.pdf)

Udspillet, som kom dagen efter offentliggørelsen af IPCC’s nye dystre rapport ”IPCC Special Report on Global Warming of 1.5°C”, rummer ”38 initiativer for en grønnere fremtid”, hvoraf halvdelen vedrører transporten.

Den sidste benzin- og diesebil skal være solgt i 2030

- 1 Stop for salg af nye benzin- og diesebiler i 2030 og for nye plug-in hybridbiler fra 2035
- 2 Kommission skal vise vejen
- 3 Ingen registreringsafgift på grønne biler under 400.000 kr. i 2019 og 2020
- 4 Lavere beskatning af grønne firmabiler
- 5 Det skal være hurtigere at oplade sin lavemissionsbil
- 6 Bedre mulighed for kommunerne for at give lavemissionsbiler rabat på parkering
- 7 Sikkerhed for parkeringspladser til lavemissionsbiler med opladning
- 8 Kommunerne kan give tilladelse til kørsel i busbaner for lavemissionsbiler
- 9 Forskning i elbilers samspil med energisystemet

Renere transport i by og på land

- 10 Slut med udledning af CO₂ og luftforurening fra busser i byerne fra 2030
- 11 Ren luft i de store byer – miljøzoner up to date
- 12 Benzin og diesel skal ud af taxidriften inden 2030
- 13 Fordele for grønne taxier
- 14 Højere skrotpræmie til gamle diesebiler
- 15 Det skal være slut med NOx-snyd
- 16 Al ny asfalt på statens veje skal være klimavenlig
- 17 Mere biobrændstof i benzin og diesel

Mere miljøvenlig skibsfart på hav og i havn

- 18 Mere miljøvenlig krydstogtturisme i Østersøen
- 19 Overvågning af svovludledning i danske farvande

Det mest markante – og positivt omtalte – initiativ, er forslaget om et stop for salg af nye diesel- og benzinbiler i 2030. Salget af elbiler skal fremmes ved bl.a. at fjerne registreringsafgiften i prisklassen under 400.000 kr. i to-årsperioden 2019-2020. Regeringen har således lyttet til Klimarådets anbefaling om et slutår for nysalg af fossilbiler. Elbilen betragtes som universalmidlet, men der står hen i det uvisse hvordan målsætningen for 2030 realiseres. Trængselsproblematikken og en nødvendig transformation fra privatbilisme til mere kollektiv transport og cykling er ikke relevante temaer for regeringen. Så vi har meget at komme efter i en kritik af klimaplanen.

Deltagelse i konferencen ”Klimapolitik på vej mod 2050”, arrangeret i fællesskab mellem IDA og Klimarådet 26. november 2018

På IDA's og Klimarådets fælles konference hos IDA på Kalvebod Brygge blev der sat fokus på den seneste klimarapport fra FN's Klimapanel, hvilken rolle EU spiller, og hvad der skal til for at Danmark kan leve op til sine klimaforpligtelser. For RBT deltog Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen.

Konferencens centrale oplæg var formanden for Klimarådet Peter Birch Sørensen oplæg ”Klimastatus for dansk målopfyldelse og et drivhus neutralt samfund i 2050 i både et dansk og et EU-perspektiv”. Oplægget tog udgangspunkt i den evalueringsrapport for 2018, som Klimarådet netop stod for at offentliggøre, og som var baggrunden for klimaministerens senere afskedigelse af Klimarådets formand.

Klimarådets 2018-analyse ”Status for Danmarks klimamålsætninger og -forpligtelser 2018”

https://www.klimaraadet.dk/da/system/files_force/downloads/status_for_danmarks_klimamaalsaetninger_og_forpligtelser_2018.pdf?download=1

Klimarådet har til opgave hvert år at vurdere, hvordan det går med opfyldelsen af Danmarks nationale klimamålsætninger og internationale forpligtelser. Med Energiaftalen fra 29. juni 2018 besluttede Folketinget med alle partier bag sig, at Danmark skal være energineutral i 2050. I analysen ”Status for Danmarks klimamål og -forpligtelser 2018” fra november 2018 vurderede klimarådet, at tempoet i reduktionen af drivhusgasudledningerne i næste årti vil blive sænket til en fjerdedel af tempoet for reduktionen i indeværende årti, hvis man ikke iværksætter nye initiativer ud over dem, som allerede er indeholdt i Energiaftalen og regeringens klima- og luftudspil. Med formanden Peter Birch Sørensen ord i en pressemeddelelse ved frigivelsen af analysen.

”Målet om et drivhusgas neutralt samfund i 2050 er et ambitiøst mål, og derfor er det stærkt problematisk, hvis tempoet i den grønne omstilling falder til en fjerdedel af vores nuværende omstillingshastighed. Dermed kommer vi til at skubbe den grønne omstilling foran os, og Danmark får derfor meget travlt efter 2030, hvis vi skal nå målet i 2050,” siger Peter Birch Sørensen, formand for Klimarådet og professor i Økonomi ved Københavns Universitet.

Udpegning af ny formand for Klimarådet fra december 2018

Klimaminister Lars Christian Lilleholt var ikke tilfreds med Klimarådets kritik i rådets seneste rapport af regeringens smøgende anstrengelser for at nå i mål med 2030-målsætningen på klimaområdet, så han valgte ikke at genudpege formanden Peter Birch Sørensen. Den nyudnævnte formand fra 1. december 2018 for en ny fireårig periode bliver Peter Møllgaard, som er dekan ved Maastricht University School of Business and Economics og tidligere har været institutleder på CBS i København og medlem af regeringens energikommission. Han er et indtil videre et ubeskrevet blad på klimaområdet. De øvrige medlemmer af Klimarådet er professor i biologisk oceanografi Katherine Richardson, professor i ressource- og miljøøkonomi Jette Bredahl Jacobsen, professor i energiøkonomi Poul Erik Morthorst, seniorforsker ved Institut for Miljøvidenskab ved Aarhus Universitet Pia Frederiksen, rigsstatistiker ved Danmarks Statistik Jørgen Elmeskov og leder ved Transportøkonomisk Institutt i Oslo Niels Buus Kristensen. Klimarådet bistås af et sekretariat omfattende en sekretariatschef og syv medarbejdere. Den tidligere sekretariatschef Eva Jensen har

sagt sin stilling i klimarådet op til fordel for jobbet som chef for klima, energi og transport i Det Europæiske Miljøagentur på Kgs. Nytorv

Nedsættelse af ”Kommissionen for grøn omstilling af personbiler” februar 2019

Den store hovedpine for staten i forbindelse med introduktion af elbilen bliver det store provenutab for staten i form af registrerings- og brændstofafgifter på fossilbilerne, i alt på ca. 50 mia. kr. For at indhente gode råd hvad angår fremme af elbilstrategien og reduktion af hullet i statskassen valgte regeringen en almindeligt anvendt strategi: kommissionsnedsættelse. Den 26. februar 2019 blev ”Kommissionen for grøn omstilling af personbiler” oprettet. Anders Eldrup, tidligere departementschef i finansministeriet og tidligere direktør i DONG Energy, blev udnævnt til kommissionens formand. De øvrige udnævnte kommissionsmedlemmer blev fungerende forskningsdirektør for Statistisk sentralbyrå i Norge Brita Bye, viceafdelingsleder for DTU Management Ninette Pilegaard og trafikforskerne fra DTU Otto Anker Nielsen og Mogens Fosgerau tillige med 4 afdelingschefer. Kommissoriet for kommissionens arbejde blev formuleret således:

”Kommissionen skal levere en konkret strategi for, hvordan regeringens målsætning om, at alle nye biler fra 2030 er lavemissionsbiler og fra 2035 nulemissionsbiler, bedst muligt kan realiseres. Det er en ambitiøs målsætning, som kræver, at der ligger et grundigt forarbejde til grund for den samfundsmæssige indsats, der skal til for at fremme udrulningen af de grønne biler.

Ud over mulighederne for at fremme grønne biler får kommissionen også til opgave at opstille konkrete forslag til finansiering, så de indtægter, der forsvinder i takt med den grønne omstilling af personbiler, kan tilvejebringes på anden vis. Statens samlede indtægter fra bilrelaterede afgifter beløb sig til cirka 50 mia. kr. i 2017 og udgør derfor en væsentlig del af statens indtægter.”

To partiers klimaplanudspil

Enhedslistens ”Klimaplan 2030. En socialt retfærdig vej til det grønne samfund”

[https://enhedslisten.dk/wp-content/uploads/2019/02/Enhedslisten Klimaplan 2030.pdf](https://enhedslisten.dk/wp-content/uploads/2019/02/Enhedslisten_Klimaplan_2030.pdf)

Som det første parti udarbejdede Enhedslisten en sammenhængende, fuldt finansieret klimaplan med ambition om at opnå et CO2-neutralt Danmark i 2040. Planen, som blev fremlagt på Christiansborg den 13. februar 2019, har et socialt sigte via omdeling, således at de laveste indkomstgrupper kompenseres for sit forbrug. Med initiativerne indeholdt i planen skal CO2-udslippet reduceres med 21,59 mio. tons i forhold til allerede vedtagne initiativer, især via Energifaften fra 2018.

Som det fremgår af nedenstående oversigt skal reduktionen fra transporten udgøre 4,69 mio. tons, dvs. 22 % af den samlede foreslåede reduktion.

Klimaplanens forslag på transportområdet omfatter bl.a. forbud mod salg af nye dieselbiler i 2022 og nye benzinbiler i 2025, annullering af de seneste lempelser i registreringsafgiften, forøgelse af afgifterne på diesel og benzin, indførelse af roadpricing for personbiler på 1. kr. pr. km i byer, 0,25 kr. pr. km. for motorveje og 0,1 kr. per km for øvrige veje, fremme af elbiler via indførelse af et tilskud ved køb på

50.-100.000 kr. i perioden 2020-25, gennemførelse af Togfondens anden fase via et finansielt tilskud på 15 mia. kr., og priserne for offentlig transport skal sænkes med 30 % fra 2020 til en finansiell udgift på 1,3 mia. kr. om året. Enhedslisten ønsker at indføre en flyafgift, der stiger med antallet af flyvninger, rejsens længde, og hvor meget plads man optager i flyet. Baggrunden er ønsket om social omfordeling: børnefamilier skal fortsat have mulighed for at flyve på ferie en gang om året. Dette sociale aspekt er blevet betegnet for populistisk og har været udsat for kritik fra NGO'er. Det er ligeledes blevet kritiseret, at satsning på cyklisme med tre linjer fylder for lidt i planen: der afsættes en pulje på 1 mia. kr. over fem år, som kommuner og regioner kan søge til cykelprojekter.

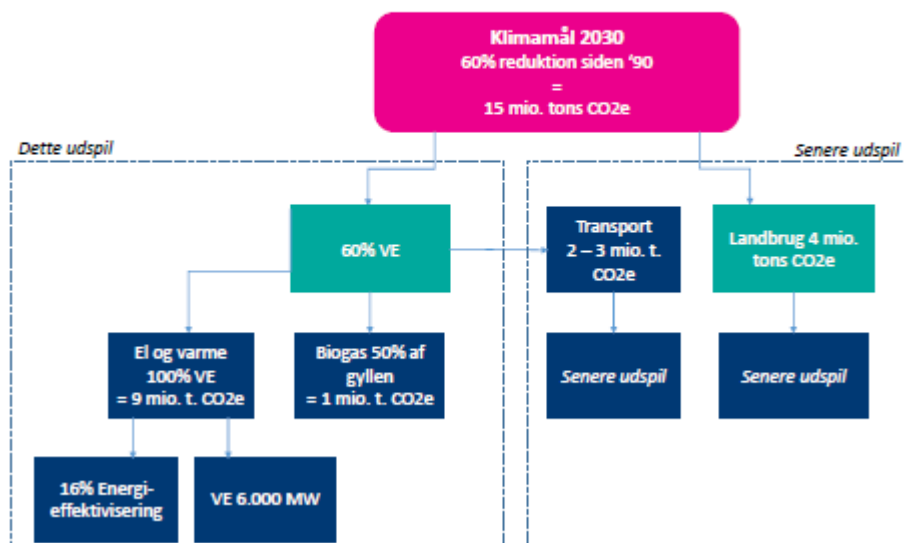
REDUKTION AF CO2 FRA DE ENKELTE TILTAG	
Tiltag	CO2-reduktion i 2030 (mio. ton):
Omstilling til grøn persontransport	4,69
- Stop for salg af nye fossilbiler	
- Støtte til elbiler	
- Bedre og billigere offentlig transport	
- Ændring i registreringsafgift	
- Indførsel af roadpricing	
Udfasning af plast i affald	0,88
Varmepumper og geotermi	1
Nordsøen (estimat)	0,36
*Nordsøen offset	1,44
Fremstillingsvirksomheder	3,75
*Fremstillingsvirksomheder offset	0,25
Individuel opvarmning	1,22
Begrænse elimport	3,4
CO2-afgift på landbrugsproduktionen	0,6
Udtagning af landbrugsjorde	4,0
CO2-reduktion i alt:	21,59

*Reduktionen opnås ved at rejse skov i udviklingslande

Radikale Venstres "Klima 2030 – et grønt Danmark der leder verden"

<https://www.radikale.dk/system/files/Dokumenter/Klima2030.pdf>

Planens overordnede klimamål for en ny klimaaf tale er en reduktion af drivhusgasser på 60 % i 2030 sammenlignet med basisåret 1990, dvs. en samlet reduktion på 15 mio. tons CO₂e. Som det fremgår af nedenstående figur skal transporten bidrage med en reduktion på 2-3 mio. tons CO₂e, men det konkrete udspil på transportens og landbruget kommer i et senere udspil.



I et interview med partileder Morten Østergaard ved Martin Bahn i Information den 18. marts 2019 fremgår det, hvad RV forestiller sig af midler for at reducere transportens bidrag. På bilområdet: én mio. elbiler i 2030, hvilket kræver en omlægning af bilbeskatningen fra køb til brug af bil og tilbagerulning af lempelserne af bilbeskatningen, politisk pres for forbud mod fossile biler og hybridbiler og et storscalaforsøg med roadpricing, så det bliver muligt at indføre roadpricing i Danmark inden 2030.

På flyområdet skal indføres en afgift på flyselskaberne på 250 kr. for hver ton CO₂, som flyet udleder. Morten Østergaard argumenterer for flyafgift og for klimakompensation på følgende måde:

”Men nu foreslår De Radikale en anden og mere uprøvet model: Alle fly, der letter fra Danmark, skal betale 250 kroner for hver ton CO₂, flyet udleder. Uanset antal passagerer betaler selskabet for fuld CO₂-udledning. Til gengæld kan det slippe billigere, hvis det med teknologi kan nedbringe brugen af brændstof.

»Det er noget andet end diskussionen om, hvorvidt vi skal beskatte folk så hårdt, at de holder op med at flyve. Vi tror ikke på, at færre mennesker vil flyve i fremtiden. Men vi skal beskatte flyenes forurening, og det her vil øge flyselskabernes incitamenter til at flyve mere grønt,« siger partilederen. Halvdelen af provenuet, som partiet skønner vil være 300 mio. kroner årligt, skal bruges på skovrejsning, mens resten tilbageføres til flyselskaberne til grønne initiativer.

»Vi klimakompenserer på alle vegne ved at rejse skov for de penge, der kommer ind,« siger han.
– Hvis flyselskaberne bare sender regningen videre, bliver det så ikke de facto en passagerafgift?

»Vi sigter til, at flyindustrien bliver grøn. Dem, der handler, vil begunstiges af, at vi beskatter dem, der ikke er lige så offensive. Så ja, det vil formentligt kunne mærkes på billetprisen, men jeg mener, vi rammer en balance, hvor den store effekt er, at flyselskaberne nedbringer forureningen.« CO₂-afgiften vil ifølge partiet sætte skub i udviklingen af 'electrofuels', elfly og bæredygtige brændstoffer. Målet er, at alle indenrigsflyvninger fra 2035 skal være bæredygtige, mens alle flyvninger ud af Danmark fra 2025 skal have iblandet mindst fem procent bæredygtige brændstoffer.

<https://www.information.dk/serie/klimavalget>

Tre RBT-bidrag og et NOAH Trafik-bidrag til Altinget Transports serie om transport og klima efterår 1018

Kjeld A. Larsen: ”Vi skal have et alternativt CO2-regnskab”

Altinget Transport bragte den 28. september en artikel af Kjeld A. Larsen, som tager udgangspunkt i Kyotoprotokollens utilstrækkelighed til måling af det nationale CO2-udslip. Følgende klip fokuserer på problematikken:

”Klimagasudslip fejles ind under gulvtæppet

Et hovedproblem ved fastlæggelsen af de vedtagne klimaplaner og klimamål i den internationale Paris-aftale såvel som nationale og regionale planer og mål er, at de ikke tager udgangspunkt i den stadig tiltagende globaliserede økonomiske virkelighed, men alene navigerer og fastsætter reduktionsmål inden for nationale og regionale rammer.

Stadig flere personer og varer bliver transporteret over stadig længere afstande i takt med outsourcing af produktionen fra de teknologisk førende stater til lavtlønsområder. Det øgede energiforbrug og drivhusgasudslip regnes med i lavtlønslandenes energi- og drivhusregnskab, mens drivhusgasudslippet fra den internationale transport tilbage til højteknologilandene slet ikke figurerer i den nationale statistik og derfor ikke indgår i de internationale aftaler for drivhusgasreduktion.

Såfremt vi i Danmark alternativt beregnede vores CO2-udslip ud fra samfundets og individernes forbrug af varer og tjenester, fremfor udslippet fra det danske territorium, så ville vores klimaaftryk målt per indbygger være i den allerøverste ende af den internationale skala, og udslippet ville sandsynligvis ikke være faldet siden basisåret 1990.”

Poul Kattler ”Flytrafik bør inddrages i regeringens klimaplan”

Altinget Transport bragte den 4. oktober 2018 en artikel af Poul Kattler om flytrafik og klimaplan, som indledtes som følger:

”Selvom bilerne i EU står for 73 procent af udledningen af drivhusgasser (GHG), er luftfartens 13 procent alvorlige af mindst tre grunde.

Dels er flyvning enormt energitung, dels vokser flyvningen hurtigt, dels er udledning af GHG oppe i atmosfæren langt værre for klimaet, end hvis de blev udledt ved jorden. Stigningen af flyrejser er tredoblet siden 1990, væksten i EU er for tiden 2,5 procent per år. Stigningen er større ude i verden. På verdensplan forventes en fordobling de næste 20 år. Stigningen modsvares af små forbedringer af flyenes brændstofeffektivitet, måske 1 procent om året.”

Ivan Lund Pedersen: ”Blå blok har allerede saboteret overgangen til grønnere biler”

Altinget Transport bragte den 8. oktober 2018 en artikel af Ivan Lund Pedersen, som bl.a. kommer med følgende opfordring:

”Afgiftslettelser skal rulles tilbage

Når der er noget, man ikke ønsker, er det en god idé at gøre det dyrere. Hvis man derfor på nogen måde skal kunne efterleve målsætningen om en million "grønne" biler i 2030, bør man naturligvis rulle de massive lettelser, der er sket i beskattningen af diesel- og benzinbiler, tilbage. Det gælder både de, der er foretaget siden 2015, men også de, der blev indført i 2007. Derved kan bilkøbere tilskyndes til at holde op med at købe benzin- og dieslbiler i stort antal.!

Kjeld A. Larsen; ”Vi skal ikke satse på elbilen”

Altinget Transport bragte den 8. november 2018 en artikel af Kjeld A. Larsen, som indledes med følgende afsnit:

”Argumenter for ikke at satse på elbilen:

I Rådet for bæredygtig trafik (RBT) har vi følgende argumenter for ikke at satse på elbilen som løsningen på transportens klimabelastning.

Inden en elbil tages i brug har allerede mellem en fjerdedel og tredjedel af elbilens CO₂-udslip i bilens samlede livscyklus fundet sted i forbindelse dens produktion. Dernæst skal den anvendte el komme fra ikke-fossil energi. Elbiler bidrager til at reducere luftforureningen for NO_x og partikler, men støjplagede boliger forbliver fortsat et stort problem. Dog allervigtigst: biler - uanset drivmiddel - fylder og bidrager til det stadig mere problematiske trængselsproblem, som plager indfaldsvejene til og livsudfoldelsen i vore større byer, specielt København.”

Dernæst udrulles en række forslag til reduktion af transportens drivhusgasudslip.

Deltagelse i Folkets Klimamarch den 8. september 2018

I samarbejde med NOAH ungdom udarbejdede RBT bannere og skilte forude for årets store klimademonstration, som fandt sted lørdag den 8. september 2018 med omkring 15.000 deltagere i alle aldersgrupper. Ruten gik rundt om Christiansborg, bl.a. forbi Transportministeriet på Frederiksholms Kanal, hvor RBT og NOAH ungdom stod opstillet med bannere og skilte og opfordrede marchens deltagere til at tage selfies af skilte og sig selv og sende dem til transportminister Ole Birk Olesen.

Overrækkelse af Rosenkjerprisen 2018 i DR Koncerthuset 24. november 2018

Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen blev som RBT-repræsentanter inviteret med som gæster blandt publikum i DR1 programmet uddeling af Rosenkjerprisen. Kjeld tilmeldte sig. Prisen blev givet til klimaforsker Sebastian Mernild, der er direktør for det ansete Nansen Institut i Bergen. En yderst fortjent pris. Han diskuterede klimapolitik med en af de to udvalgte gæster, klimaminister Lars Christian Lilleholt. Blandt de øvrige indbudte gæster var to kvinder fra Fyn, som er med i Bedsteforældrenes Klimaaktion, og Lene W. Hartmann, mangeårig miljømedarbejder i det tidligere Farum, nu Furesø kommune, og tillige medarbejder i Bicycle Innovation Lab. Både repræsentanterne for Bedsteforældrenes Klimaaktion og Lene Hartmann

udviste interesse for at deltage i Netværket for bæredygtig transport, og begge parter er siden hen blevet medlemsorganisationer.

Kommentarer til forslag til Fingerplan 2019

Rådet har ved Niels Wellendorf marts 2019 udarbejdet et høringssvar til forslaget til Fingerplan 2019. Forslaget til Fingerplan 2019 er et forsøg på at bløde gevaldigt op på stationsnærhedsprincipperne og tillade større byggerier langt fra stationer, men tæt på motorveje. Høringssvaret indeholder kommentarer til emnerne:

Stationsnærhedsprincippet

Rådet for Bæredygtig Trafik finder det væsentligt at fastholde, og om muligt stramme reglerne, for stationsnærhedsprincippet.

Nye byudviklingsmuligheder

Vi mener ikke, at der bør åbnes op for at gøre det stationsnære kerneområde større omkring stationerne i Købstadsringen og i Høje Taastrup.

Nye stationsnære kerneområder omkring standsningssteder for BRT-linjer

Som udgangspunkt bør der ikke udlægges stationsnære kerneområder ved standsningssteder for buslinjer, uanset kvaliteten af disse. Kun hvis en BRT-linje etableres som led i en vedtaget plan for senere omdannelse til en egentlig skinnebåren letbane bør der kunne udlægges stationsnære kerneområder ved standsningsstederne.

Nye erhvervsområder

Rådet for Bæredygtig Trafik finder at placering af trafiktunge virksomheder og virksomheder inden for transport- og distributionsbranchen af klima- og miljømæssige hensyn alene bør ske ved jernbanelinjerne, så der er mulighed for etablering af sidespor og læssefaciliteter, der gør det nemt at anvende jernbane til godstransporten til og fra virksomhederne.

<http://baeredygtigtrafik.dk/kommentarer-til-forslag-til-fingerplan-2019/>

Deltagelse i ”Folkemøde om trafikstøj” 1. oktober 2018

Borgernes utilfredshed med at være plaget af trafikstøj giver sig udslag i flere og flere sammenslutninger og aktiviteter for at adressere dette omfattende sundhedsskadelige fænomen.

Mandag den 1. oktober 2018 arrangerede Gate21 i Albertslund ”Folkemødet om trafikstøj”. Mødet var karakteriseret ved rigtig gode oplæg fra Mette Sørensen fra Kræftens Bekæmpelse, Allan Jensen fra Rambøll og Kirstine Hjort Lorenzen fra Gate 21. Mange vrede støjplagede mennesker og deres boligorganisationer var tilstede tillige med borgmestre fra Vestegnens Trafikforum og nogle få regions- og FT-politikere. Men der blev stort set kun snakket om, hvorledes eksisterende støj problemer kan løses teknologisk, derimod ikke om, hvorledes støjkilden kan kommes til livs. Fra RBT deltog Kjeld A. Larsen, som spurgte ind til denne problematik, men da mange støjplagede beboere også er bilejere, er det svært at komme igennem med budskabet, at en reduktion af biltrafikken er nødvendig for at komme støjproblemet til livs.

Miljøstrategisk Årsmøde 2018 på Aalborg Universitet København

Formålet med initiativet Miljøstrategisk Årsmøde er at sikre en fremadrettet diskussion om bæredygtig omstilling i Danmark på tværs af fagligheder og organisatoriske tilhørsforhold. Miljøstrategisk Årsmøde 2018, som fandt sted den 27-28. november på Aalborg Universitet i Sydhavnen og igen i år med Michael Søgaard Jørgensen som hoveddrivkraft, havde som hovedtema miljø, viden og demokrati, herunder værdisætning af bæredygtighed, grønt nationalregnskab og tilvejebringelse af data som handlegrundlag. Fra RBT deltog Ivan lund Pedersen, Jens Junghans og Kjeld A. Larsen. Blandt oplæggene var et oplæg af Ole Gerner Jacobsen fra Region Hovedstaden om regionens praksis at udregne et fodtryksbaseret klimaregnskab med udgangspunkt i forbrug. Regnestykket viste, at det traditionelt anvendte, territorielt baserede regnskab blot udgjorde en fjerdedel af et forbrugsbaseret regnestykke. Denne praksis blev stoppet efter tre år af regionschef Hjalte Aaberg med argumentationen om manglende internationale standarder. Et forsøg på at få en mere afklarende debat med Ole Gerner Jacobsen efter afholdelse af konferencen mislykkedes.

Deltagelse i "Fremtidens transport. Klimaet i transporten – kend din værktøjskasse", januar 2019

Vanen tro blev den årlige transportkonference, arrangeret i fællesskab af IDA, DI Transport, TØF, its Danmark, Danske regioner og KL, i 2019 med arbejdstitlen "Klimaet i transporten – kend din værktøjskasse", afholdt hos IDA på Kalvebod Brygge, den 28. januar. Det sprudlede ikke ligefrem med innovative forslag til denne værktøjskasse, det minder mest om et evigt drøvtyggeri, men alligevel er det nyttigt at deltage, have mulighed for at snakke og netværke med det transportpolitiske parnas, transportorganisationer, forvaltningsfolk fra mange kommuner, men stort set ikke repræsentanter fra andre NGO'er. Det mest interessante oplæg set med vores øjne var CONCITO's oplæg ved Henrik Gudmundsson "De udskældte og nødvendige fly - hvad gør vi". Også i år lykkedes det at komme gratis med via kontakt i IDA, og Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen deltog for RBT.

Efter konferencen fik RBT på anmodning tilsendt Henrik Gudmundssons slides tillige med et nyt notat forfattet af Henrik for CONCITO: "Flyrejser, klima og kompensation", et nyttigt redskab i kampen for at få reduceret flytrafik til fordel for togtransport: <https://www.concito.dk/udgivelser/flyrejser-klima-kompensation>

Deltagelse i TØFs 50 års jubilæum marts 2019

Transportøkonomiske Forening, TØF, afholdt sit 50 års jubilæum den 25. marts 2019 i Kosmopol i Fiolstræde med en række interessante oplæg. Først på programmet var et oplæg af Henrik Gudmundsson fra CONCITO "Den grønne udfordring", dernæst et oplæg af Cyklistforbundets direktør Klaus Bondam "Hvad har de brug for fra transportøkonomerne?", et oplæg ved DTUs Otto Anker Nielsen "De største transportøkonomiske udfordringer" og endelig et oplæg "Teori og praksis" ved resourcedirektør Eskil Thuesen fra Movia. Under receptionen holdt tidligere formand

og bestyrelsesmedlem Uffe Jacobsen en tale om TØFs vej og kamp for at holde sig ovenvande igennem 50 år. Og et nyt logo for TØF blev afsløret. Det mest underholdende bidrag var det polemiske oplæg fra Eskil Thuesen, som igennem sit arbejdsliv har været ansat i Trafikministeriet, Københavns kommune, A/S Storebælt, Metroselskabet, og nu i Movia. Han nåede at få sagt, at ingen af de store transportanlæg i hans tid som embedsmand var blevet begrundet som trafikalt nødvendige, herunder Metrobyggeriet, som blev etableret for at redde København ud af kommunens økonomiske krise i 1980'erne. I Pausen argumenterede han for, at staten ikke havde brugt finansielle ressourcer på trafikale infrastruktur i København siden etableringen af S-togsnettet. Fra RBT deltog Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen i jubilæet.

Sundhedsreform og regionaltrafik

Aftale mellem Regeringen og Dansk Folkeparti: Et stærkere sundhedsvæsen – tættere på dig” – marts 2019

<https://www.regeringen.dk/media/6592/et-staerkere-sundhedsvaesen-taettere-paa-dig.pdf>

Som et sidste udspil inden FT-valget i 2019 blev den længe ventede sundhedsreform fremlagt af regering og støtteparti den 26. marts 2019. Reformens væsentligste bestanddel vedrørende varetagelsen af den regionale trafik knytter sig til forslaget om afskaffelse af regionerne. Til varetagelse af regionernes opgaver på sundhedsområdet oprettes fem nye sundhedsforvaltninger under en stærkere national styring. Hver sundhedsforvaltning ledes af en bestyrelse på otte medlemmer, der udpeges af regeringen.

Med regionernes nedlæggelse skal kommunerne overtage den fulde styring af de regionale trafikselskaber, og medlemmer til trafikselskabets bestyrelse skal udpeges af og blandt kommunalbestyrelsesmedlemmer. Sundhedsreformen er blevet stærkt kritiseret for at bidrage til lukning af busruter i specielt landkommuner, heriblandt en kritik fra Venstres Stephanie Lose, regionsrådsformand i Syddanmark og formand for Danske regioner. Det fremgår af et citat i en artikel ”Sundhedsreformen kan lukke busruter i Udkantsdanmark” af Bo Elkjær i Information den 28. marts:

»Vi ved, at det er svært at få den offentlige trafik til at fungere på tværs af kommunerne. Vi ved, at kommunerne i forvejen er pressede, og vi frygter, at de ikke altid vil være interesseret i at sikre busruter til for eksempel uddannelsesinstitutioner i nabokommunerne,« siger Stephanie Lose (V), der er regionsrådsformand i Syddanmark og Formand for Danske Regioner.

»Det her vil ramme nogle af de borgere, der er afhængige af at køre med bus på tværs af de kommunale grænser, og det vil især ramme borgere, der bor ude ved de lange ruters endestationer, i de mere tyndt befolkede områder. Vi kan se en klar tendens til, at det vil ramme hårdere i udkantsområderne,« siger Stephanie Lose. »Det rammer unge uddannelsessøgende og det rammer dem, der ikke har råd til for eksempel at købe en bil.«

<https://www.information.dk/indland/2019/03/sundhedsreform-kan-koste-busruter-udkantsdanmark>

RBT's kontakt til Passagerpulsens

Rådet har løbende kontakt til Passagerpulsens, og vi deler informationer med hinanden. Vi har hvert år et møde, hvor spørgsmål af fælles interesse drøftes. Desuden er vi repræsenteret i Passagerpulsens Interessentforum. Vi støtter også, at Passagerpulsens kan fortsætte sit arbejde. Der er for tiden kun en politisk aftale om, at de kan fortsætte her i 2019.

Møder med Passagerpulsens

Årets møde med Passagerpulsens afholdtes den 20. februar 2019, hvor vi drøftede følgende emner:

1. Hvordan kan vi på forskellige områder bakke op om hinandens arbejde
 - a. Vidensdeling
 - b. Kommunikation og samarbejde
 - c. Sikring af Passagerpulsens fremtid
2. Arbejdet for at styrke den internationale passagertrafik med jernbane
 - a. Fokus på jernbanen som alternativ til fly
 - b. Genindførelse af nattog.
 - c. Nemmere adgang til og booking af rejser med tog
3. Arbejdet i det europæiske passagerforbund
 - a. Hvilke potentialer er der i det europæiske samarbejde?
4. Manglende trafikinformationer på stationer og stoppesteder
 - a. De manglende køreplaner - Hvad kan vi gøre nu og her?
 - b. Andre problemer med dårlig information
5. Den fremtidige organisering af den kollektive trafik
 - a. Hvilke problemer relaterer sig til den nuværende organisering?
 - b. Hvordan kunne det blive bedre?
 - c. Hvad kan vi sige og gøre?
6. Øvrig manglende service på stationer som toiletter mv.
 - a. Hvad er vigtigt for passagererne? (PP's facilitetsundersøgelse)
 - b. På hvilke områder skal det være bedre?

Deltagelse i Passagerpulsens konferencer

Passagerpulsens afholdt konferencen **"Passagererne i centrum for fremtidens kollektive transport"** den 14. november 2018

Konferencen havde følgende programpunkter og oplæg:

Anja Philip, formand for Forbrugerrådet Tænk: "Hvordan gennemrenoverer vi den kollektive transport, uden at passagererne flygter fra den?"

Sporarbejder, fornyelser og renoveringer: Konsekvenser for passagererne

Peter Svendsen, trafikdirektør hos Banedanmark: "Rammer og dilemmaer ved planlægning af sporarbejde"

Lars Kaspersen, direktør for kommunikation og branding hos DSB: "Hvordan kommer passagererne godt igennem sporarbejder?"

Debat: Hvordan sikrer politikerne, at passagererne ikke flygter, når den kollektive transport gennemrenoveres? Med deltagelse af *Kristian Pihl Lorentzen (V), Henning Hyllested (EL)*

Hvordan bliver den kollektive transport mere attraktiv i fremtiden?

Camilla Struckmann, kommunikationsdirektør hos Movia: "Hvad får passagererne til at vælge den kollektive transport?"

Thomas Øster, administrerende direktør for Nordjyllands Trafikselskab: "Mobilitet og rettigheder på tværs af transportformer"

Claus Rehfeld Moshøj, administrerende direktør for Rejsekort A/S: "Rejsekort og fremtidens billetsystem"

Carl Björklund, trafikstrateg hos Skånetrafiken: "Passagervækst gennem samarbejde – hvordan Skånetrafikken arbejder sammen med kommunerne om bedre kollektiv transport"

Debat: Hvordan bliver den kollektive transport mere attraktiv i fremtiden? Med deltagelse af *Karsten Hønge, (SF), Rasmus Prehn (S), Kim Christiansen (DF) og Roger Matthisen (ALT)*

Fra RBT deltog *Niels Wellendorf, Ivan Lund Pedersen, Leif Kajberg, Poul Kattler og Kjeld A. Larsen.*

Deltagelse i Passagerpulsens Interessentforum

Rådet deltog ved *Niels Wellendorf* i Interessentforums årsmøde umiddelbart efter konferencen den 14. november.

Parkeringsafgifter

Opfordring til Folketingets partier om bestemmelsesret over parkeringsafgifter

NOAH-trafik ved *Ivan Lund Pedersen* og RBT ved *Kjeld A. Larsen* afsendte den 22. juni 2018 en opfordring til Folketingets partier, som blev indledt på følgende vis:

"I anledning af Folketingets drøftelser om hvad der skal ske med kommunernes indtægter for parkering har vi denne opfordring:

Giv kommunerne fuld bestemmelsesret over størrelsen og brug af betaling for parkering, hvis pengene bruges til at sikre gode forhold for bæredygtige trafikformer som gang, cykeltrafik og kollektiv transport."

Opfordringen sluttede med et katalog på bæredygtige tiltag, som pengene fra parkering bør kunne bruges til: "Cykelstier og cykelparkering, hastighedsdæmpende foranstaltninger, pladser og gangstier, forbedring af den kollektive trafik og billiggørelse af den kollektive trafik."

Men vi må konstatere: det er op ad bakke at få ændret trafikpolitikken i bæredygtig retning!

Kattegatforbindelsen

Ivan Lund Pedersen: ”Debat om Kattegatbro afslører mani for veje”

I en artikel i Altinget transport 15. oktober 2018 skrev Ivan Lund Pedersen, NOAH-trafik, om de misvisende samfundsøkonomiske beregninger:

”De samfundsøkonomiske beregninger, man bruger i forbindelse med Kattegatforbindelsen, er skruet misvisende sammen, så de helliger flere veje og negligerer enhver vision for klimaet”.

Støtte fra Forskningsfonden af 1971 til aktionsforskningsprojekt vedrørende protesterne mod Kattegatforbindelsen

RBT fik den 15. marts 2019 besked om, at ”Ansøgning om støtte til aktionsforskningsprojekt omkring protesterne mod Kattegatforbindelsen”, udarbejdet af rådsmedlem Hans Henrik Samuelsen, var blevet imødekommet med en bevilling på i alt 200.000 kr., hvoraf 100.000 udbetales nu og 100.000 i begyndelsen af 2020. Det nævnes, at bestyrelsen har lagt vægt på følgende:

- 1) At udgangspunktet er de enkeltstående lokale modstandsgrupper. Deres relative magtesløshed. Og ønsket om sammen med dem at gøre erfaringer med, hvordan magtesløsheden kan vendes til styrke og indflydelse og effektiv modstand.
- 2) At grupperne inviteres til sammen at definere, hvordan de opfatter deres muligheder for at få afgørende indflydelse samt til at drøfte forskernes foropfattelse af disse.
- 3) At grupperne i løbende dialog med forskerne – inviteres til at komme med deres bud på, hvad de selv kan bidrage med (hvor ser de deres egne styrker, hver for sig og tilsammen?), og hvad de behøver forskernes hjælp til i form af undersøgelser, fremskaffelse af data osv.

Hans Henrik skal stå for projektets udførelse i samarbejde med en arbejdsgruppe bestående af John Holten-Andersen, Ivan Lund Pedersen, Poul Kattler og Kjeld A. Larsen, nedsat den 19. marts.

Videreførelse af NGO-samarbejdsforum ”Netværket for Bæredygtig Transport”

”Netværket for Bæredygtig Transport” blev i 2018/2019 udvidet med to nye medlemmer, nemlig Bedsteforældrenes Klimaktion ved Bente Braarud og Bicycle Innovation Lab ved Lene Hartmann, så Netværket nu omfatter følgende ti organisationer: Vedvarende Energi, RBT, NOAH trafik, Cyklistforbundet, Jyder mod overflødige motorveje, Danmarks Naturfredningsforening, Klimabevægelsen i Danmark, Danske Delebiler, Bedsteforældrenes Klimaaktion og Bicycle Innovation Lab. Netværket har siden RBTs generalforsamling april 2018 afholdt to fysiske møder: den 9. august 2018 og den 17. januar 2019, begge gange i København og tillige en række skype- og telefonmøder med omkring en måneds mellemrum.

Netværket har haft møder med andre NGO'er for at koordinere aktiviteter vedrørende transporttemaer, således med Danmarks Naturfredningsmenings hovedsæde og med DØR, begge forud for det fysiske møde den 9. august. Et særskilt møde med Greenpeace er tillige blevet drøftet som en mulighed. Et telefonmøde om flyafgifter fandt sted den 19. november mellem organisationerne Greenpeace, Vedvarende Energi, RBT, Bevar jordforbindelsen, NOAH og Folkekirkens Nødhjælp. Netværket har gennemført to offentlige aktioner: en aktion ”Bevar nattoget” den 6. oktober 2018

i både København og Århus og realisering af en underskriftindsamling for bevarelse af nattog, som den 22. november 2018 blev afleveret til FT's transportudvalg og transportministeren. De debatterede temaer har først og fremmest omfattet følgende: flytrafik og internationale nattogforbindelser, herunder klimaskadeafgift for fly og moratorium for lufthavnsudbygning, regeringens klimaplan, det kommende folketingsvalg 2019, motorvejstrafik, bilbeskatning og parkeringsafgifter, samfundsøkonomiske beregninger for transport, fremme af cykeltransport og cykelmedtagning i togtrafikken og deltagelse i miljøstrategisk årsmøde. Vi har tillige drøftet at genoptage vores møderække med transport- og klimaordførere fra de partier, som vi opfatter som mulige samtalepartnere i anstrengelserne for at bringe os nærmere en bæredygtig transportpolitik. Et møde med Rasmus Prehn (S) er aftalt at skulle finde sted den 26. april 2019.

RBT's cykelinitiativer

Trafikale forbedringer for cyklister og kollektiv trafik på Østerbro

I forbindelse med åbningen af Nordhavnsvejen den 18. december 2017, fremsendte Rådet den 12. februar 2018 en række forslag til anvendelse af vejarealer, der vil være mindre benyttede når bilerne er ledt udenom ad Nordhavnsvejen, og som derfor kunne bruges til glæde for cyklister og buspassager.

<http://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2018/12/RBT-forslag-om-trafikale-forbedringer-paa-Oesterbro-efter-Nordhavnsvejens-aabning.pdf>

Svar fra kommunen den 23. april med notat af 22. april fra forvaltningen med kommentarer til vores forslag.

<http://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2018/12/KBH-K-svar-paa-RBT-forslag-om-trafikale-forbedringer-paa-Oesterbro-efter-Nordhavnsvejens-aabning.pdf>

Cykelmedtagning i tog og busser

Rådet tager løbende spørgsmålet om bedre forhold for cykelmedtagning op, bl.a. i forbindelse med drøftelserne om genindførelse af nattog til udlandet.

Jernbane- og letbanepolitik

Udstillingen "Urolige Hjerte" Museet for samtidskunst i Roskilde

I selskab med sin viv besøgte Kjeld A. Larsen den 28. september 2018 Museet for Samtidskunst i Roskilde for at se en udstilling med kunstneren Kirsten Astrups DSB-udstillingseffekter og ret så fantastiske videofilm "Urolige hjerte", som primært udspiller sig i en gammel DSB-togvogn og dermed fremviser det fald i DSBs værdighed som yder af et velfærds mobilitetsgode, en flot researchet og gribende historie. Et foto af en strejke blandt togstewardesser på Hovedbanegården i 1992 satte dokumentaristen på sporet. Kunstneren Kirsten Astrup er siden hen blevet kontaktet for at høre, om hun eventuelt ville deltage i et arrangement med sin video i et

kommende debatarrangement om DSB. Det vil hun gerne. På udstillingen sås bl.a. nedenstående foto, som fremviser indmaden i fortidens tog med en nogen anden servicestandard end dagens gængse.



Hovedstadsregionen

Regeringens udspil for styrkelse af hovedstadsområdet ”Danmarks hovedstad. Initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet”, 24. januar 2019

Udspillet blev udgivet af Erhvervsministeriet, men fremlagt i fællesskab af tre ministre: transport-, miljø- og erhvervsministeren:

<http://em.dk/aftaler-og-udspil/2019/danmarks-hovedstad-initiativer-til-styrkelse-af-hovedstadsomraadet/>

Publikationen er **først og fremmest et valgkampsoplæg, som omfatter 52 initiativer, hvoraf næsten ingen er ingen nye, finansiering omtales stort set ikke.** Under initiativ 30 omtales en national infrastrukturplan, som så dagens lys den 12.marts 2019. Publikationen har fået en glimrende ”anmeldelse” af Lars Trier Mogensen ”Bilfolket skal redde regeringen” i Information lørdag den 26. januar 2019, s. 4. <https://www.information.dk/indland/2019/01/lars-trier-mogensen-bilfolket-redde-regeringen>

Den anvendte prognose for boligudbud forudsiger ca. 67.000 boliger i de to centralkommuner, dvs. betydeligt mindre end de ca. 31.000 boliger i de omkringliggende kommuner. Konsekvensen af en så koncentreret udvikling til specielt havneområderne i Københavns kommune kan jo kun medføre en fortsat enorm vækst i pendlertrafikken. Samtidig kræver det enorme summer til kystsikring. Ligeledes skal der anvendes store mængder byggematerialer. Roskilde kommunes borgmester Joy Mogensen har allerede været ude og sige, at kommunen ikke vil lægge råstoffer til et sådant byggeri.

Blandt de i alt 52 initiativer til styrkelse af Hovedstadsområdet udgør initiativerne på mobilitetsområdet 14, hvoraf vejprojekter har en overvældende dominans.

Et af initiativerne omfatter en omstrukturering af den kollektive trafik i form af **en ny integreret kollektiv transportorganisation HOT**. Den regionale bustrafik overtages af HOT og kommuner, HOT overtager Movias og Metroselskabets opgaver i form af indkøb og planlægning tillige med salg af billetter. Vel alt i alt en forbedring. Men 11 kommuner i Region Sjælland er ikke inkluderet i det planlagte transportsamarbejde, hvilket har ført til højlydte protester fra borgmestere fra partier også inden for regeringssamarbejdet.

Smart og effektiv mobilitet

Mere plads på vejene

24. Østlig Ringvej (havnetunnel) mellem Nordhavn og Amager
25. Undersøgelser vedr. øget kapacitet på og imellem Motorring 3 og Ring 4
26. Igangsættelse af planlægningsundersøgelse af Ring 5-korridoren (anlæg af motorvej i syd og indskrænkning af korridor i nord)
27. Undersøgelse af udvidelse af Amager-motorvejen og Øresundsmotorvejen
28. Begrænsning af trængsel ved trafikstyring og samordning af trafiksignaler
29. Opdateret VVM-undersøgelse af Frederikssundsmotorvejen
30. Fremlæggelse af samlet infrastrukturplan

Øget kapacitet i den kollektive trafik

31. Udvidelse af metroen til Lynetteholmen
32. Automatisering af S-togsdriften
33. Hovedstaden som testområde for open data challenge for fremtidens mobilitetsløsninger

Ny organisering af den offentlige transport i hovedstaden

34. Styrket organisering af den offentlige transport i hovedstaden gennem etablering af en ny, fælles og stærk transportorganisation, Hovedstadens Offentlige Transport

Udvikling af Københavns Lufthavn

35. Udvidelse af Københavns Lufthavns Station
36. Bedre rammevilkår for udvikling af Københavns Lufthavn
37. Stærkere tilgængelighed med nye ruter fra Københavns Lufthavn

Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen – udkast fremlagt februar 2019

Blandt aktører, som har givet input til planen, nævnes bl.a. RBT. Dette input skete i form af deltagelse i et dialogmøde afholdt på Østerbro den 13. december 2017. Vore input afspejler sig dog på ingen måde i planen.

På mange måder er trafikudspillet præget af en del visionære indspark i bæredygtig retning, men fastlåses af allerede politisk besluttede ikke-bæredygtige såkaldte VIP-projekter, så slutproduktet hverken tilgodeser målsætningen om trængselsreduktion, modalskift væk fra dominerende biltrafik eller reduktion af klimagasser. De såkaldte

syv Vip-projekter og tre øvrige infrastrukturprojekter er projekter, som allerede i fællesskab er blevet udpeget af KKR Hovedstaden (Kommunekontakt Rådet Hovedstaden, som omfatter bl.a. borgmestrene fra Region Hovedstadens 29 kommuner) og Region Hovedstaden: en blanding af vejprojekter, eksempelvis ”færdiggørelse” af motorveje, en ny Ring 5 Syd og en Havnetunnel, og kollektiv infrastruktur: en udbygning og opgradering af baneprojekter og en letbane på Frederikssundsvej. Vejprojekterne er absolut dominerende. Drivhusgasreduktion, der omtales som en vigtig målsætning, bliver overhovedet ikke forsøgt evalueret i forbindelse med de skitserede scenarier i planudkastet. Skuffende er det tillige, at et radiale letbanesystem, som regionen tidligere har advokeret, er totalt fraværende. Udkastet er indtil videre skudt til hjørne hos forvaltningen.

Movia’s fravalg af information og køreplaner på stoppesteder

I forbindelse med køreplansskiftet december 2018 fravalgte Movia at opsætte køreplaner på stoppestederne og alene satse på digital information. Det er sandsynligvis et af selskabets største fejltagelser: handlingen afspejler en arrogance over for en række brugere, som ikke er bevæbnet med eller ejer af en smartphone. Handlingen vakte derfor voldsomt røre og en kraftig kritik. Movia valgte så at sætte orientering om bussens rute og retning op på stoppestederne, men fravalgte molboagtigt samtidig at sætte en køreplan op! RBTs formand valgte at gå ind i en debat med Movias kommunikationsdirektør Camilla Struckmann og udbad sig i den forbindelse et eksemplar af alle Movias køreplaner. I Camilla Struckmanns seneste svar den 26. marts 2019 forsvare hun stædigt fravalg af køreplaner, bl.a. med den begrundelse, at busserne jo tit er forsinkede i forhold til køreplanen! Køreplanerne er til dato ikke ankommet til formandens postkasse.

Københavns og Frederiksberg kommuner

Parkeringsredegørelse ”Parkerings 2018”

På TMU-mødet den 7. maj 2018 blev udkast til parkeringsredegørelse ”Parkerings 2018” drøftet. Forslaget rummede bl.a. et forslag til forøgelse af beboerlicens til 10.000 kr., således som det fremgår af nedenstående uddrag:

”Som det fremgår af tabel 3 vil en stigning til 10.000 kr. om året for en beboerlicens medføre en umiddelbar effekt, eftersom antallet af beboerlicenser ifølge forvaltningens beregninger vil falde med ca. 6.100. Det vil medføre, at der inden for betalingsområdet vil forsvinde godt 10 % af de parkerede biler fra gaden. Teknik- og Miljøforvaltningens første bud på beregninger viser, at en forhøjelse af beboerlicensen til 10.000 kr. om året kan reducere CO2-udledningen med op til 4.500-6.800 ton. Hvis effekten skal være markant større, skal beboerlicensen stige til et prisniveau, der svarer til prisen for kommercielle private parkeringspladser, hvilket er op til 2.000-3000. kr. om måneden. Eftersom der er en mærkbar effekt ved en stigning til 10.000 kr. om året, anbefaler forvaltningen, at beboerlicensen i første omgang sættes op til 10.000 kr.”

<https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/ea6edf64-ad00-428e-bb6b-7e24dee1eacf/1da7944c-ad3c-4d4a-b603-4cedae4c4045/Attachments/20506997-27506788-1.PDF>

Men desværre så afgav Dansk Folkeparti, Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance følgende protokolbemærkning: ” Vi er imod forslaget om forhøjelse af beboerlicens fra 1.175 kr. til op mod 10.000 kr.”

Møde med ny TMU-borgmester Ninna Hedeager Olsen den 9. maj 2018 på Københavns Rådhus

Forud for mødet blev udarbejdet et længere notat, som delegationen tog udgangspunkt i ved mødet. Notatet omfattede følgende hovedpunkter: klimaplan og trafikstrategi, Movias forslag til Nyt Bynet, parkeringspolitik, knallerter på cykelstien, cykling og gang, letbaneforslag og tanker vedrørende kommuneplanstrategi 2018 og kommende kommuneplan 2019.

Mødet foregik i en afslappet og dialogpræget atmosfære med stor enighed omkring væsentlige trafikpolitiske spørgsmål. Parterne blev enige om at genoptage udveksling af synspunkter ved en senere lejlighed.

Et kommende møde med Ninna er aftalt at skulle finde sted den 9.maj 2019.

Møde med Metroselskabet 16. maj 2018

RBT tog med glæde mod en invitation fra Metroselskabet ved Hanne Schmidt, enhedschef for kunder og naboer, til et møde hos Metroselskabet. Mødet, som fandt sted onsdag den 16. maj 2018, havde som dagsordenspunkt at overbevise os om nødvendigheden af at indføre et såkaldt kvalitetstillæg i forbindelse med brug af metrosystemet, således at Metroselskabets økonomi kan hænge bedre sammen. Vi havde informeret Hanne Schmidt forinden om vores negative syn på en forhøjelse af priserne i den kollektive trafik og de problemer for forbrugeren, som to forskellige taksttyper i den kollektive trafik vil forvolde. Ikke desto mindre udtrykte begge parter, at mødet var nyttigt, og at vi gerne ser frem fremtidige kontakter.

Midtvejsevaluering af KBH 2025 Klimaplanen og RBT's drøftelse af trafikpolitik og klimaplan med Københavns kommunes forvaltning

Midtvejsevalueringen af KBH 2025 blev behandlet på TMU-mødet den 18. juni 2018. Som resultat af den konstaterede regnefejl på transportområdet i 2017 er sandsynligheden for, at Københavns Kommunes målsætning om CO₂-neutralitet i 2025 kan indfris blevet drastisk formindsket. Forvaltningens kommentarer til politikerne om nødvendige nye tiltag blev formuleret således:

”Nye

tiltag

Den resterende manko i 2025 på 200.000 ton CO₂ vil primært komme fra transport og ikke-kommunale byggepladser. Kommunen er afhængig af private aktører både på transportområdet og for at drive en grøn omstilling på de ikke-kommunale byggepladser. De virkemidler, kommunen selv råder over for at reducere vejtrafikken, som ikke allerede er i spil, er: Højere beboerlicens til parkering, ombygning af gader for at reducere adgang for biler og bilfri bydele. Frem mod næste roadmap i 2021 vil forvaltningen kvalificere mængden af CO₂, sådanne tiltag vil kunne give, og estimere prisen for de enkelte tiltag, så en effektvurdering vil kunne danne grundlag for, hvilke initiativer der træffes politisk beslutning om i næste roadmap.

Sandsynligvis vil tiltag med bilbegrænsning og partnerskaber om ikke-kommunale byggepladser ikke alene være nok til at dække mankoen. Teknologien udvikler sig, og frem mod næste roadmap vurderer forvaltningen, at der vil være behov for at undersøge potentialet i Carbon Capture and Usage-anlæg. Der eksisterer i dag anlæg, der anvender teknologi til at indfange CO₂ for at lagre det i eksempelvis gamle olie- og gasfelter. Forvaltningen foreslår derfor at undersøge, om der er mulighed for ikke at lagre, men at anvende den CO₂, der indfanges. Den indfangne CO₂ kan eksempelvis kemisk omdannes til biobrændsler eller andre materialer, der herefter kan anvendes til at erstatte fossile brændsler i transportsektoren eller lagres i byggematerialer. Forvaltningen foreslår derfor at kvalificere CO₂-potentialet og de tekniske muligheder for at indfange og omdanne CO₂, samt de organisatoriske og økonomiske muligheder for Carbon Capture and Usage-teknologien i København, så et initiativ med Carbon Capture and Usage kan fremlægges i forbindelse med det næste roadmap for klimaplanen.”

Midtvejsvalueringen kan læses via følgende link.

<https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/4c7fae49-f9a7-4569-9ebf-449516e6dd51/200c3b0a-4a3b-453e-8d25-f14150bc56e0/Attachments/20571508-27620324-42.PDF>

Forvaltningen er godt klar over, at der skal ske en kraftig reduktion af biltrafikken, såfremt den skitserede manko skal indhentes, men peger samtidig på den endnu ikke teknologisk realistiske løsningmekanisme i form af CO₂-indfangning og anvendelse.

Kjeld A. Larsen fulgte op på sin dialog med forvaltningen om trafikudvikling og klimaplanmålsætning for trafikken i forlængelse af offentliggørelsen af midtvejsvalueringen med en mail den 20. juni, som blev besvaret af centerchef Lene Mårtensson den 2. juli. Den sidste del af svaret ses nedenfor. Blandt nye initiativer peges kun på reduktioner fra ikke-vejgående maskiner, men ikke den mere luftige løsning via genbrug af CO₂:

”Resultatet af Midtvejsvalueringen er, at der i 2025 forventes CO₂-reduktioner fra initiativerne i mobilitetssporet på i alt 97.000 ton, hvis de gennemføres som planlagt.

Genberegningen viser desuden, at der udestår en reduktion på ca. 200.000 ton CO₂ i 2025 for at blive CO₂-neutrale, selv hvis alle initiativer i Roadmap 2017-2020 gennemføres. En del af dette udestående skyldes regnefejlen på transportområdet.

Det vil skulle dækkes af nye initiativer, som ikke er besluttet endnu, men det forventes at der blandt andet skal arbejdes med CO₂-reduktioner fra ikke-vejgående maskiner, fx på byggepladser.”

Lynetteholm-projektet

”Regeringen og Københavns Kommune vil bygge en helt ny bydel”

Den 5. oktober 2018 dukkede statsminister Lars Lykke Rasmussen i fællesskab med overborgmester Frank Jensen, og flankeret af erhvervsministeren og transportministeren, op på TV-skærmen og præsenterede i Statsministeriet til alles overraskelse en principaftale om et helt nyt projekt i Københavns kommune: Lynetteholmen. Med projektet fortæller statsministeren, at Venstre, som har haft stor stemmemæssig tilbagegang i København, at han kerer sig om hovedstadens udvikling, men samtidig gøres det klart, at de to store ledsagende infrastrukturprojekter i

København ikke skal belaste statens økonomi: Havnetunnelen skal brugerfinansieres, og metroudbygningen skal som tidligere finansieres via grundsalg, som forøger By & Havns metrogæld og gør at København bliver en endnu mere gentrificeret by, alene for formuende og privilegerede indbyggere. Konsekvensen af en så koncentreret udvikling til specielt havneområdet vil sandsynligvis medføre en fortsat enorm vækst i pendlertrafik. Lokaliseringen ude i vandet kræver store mængder af byggematerialer og enorme ekstra summer til kystsikring.

Her fra præsentationen på transportministeriets hjemmeside:

Regeringen og Københavns Kommunes overborgmester har indgået en principaftale, der er startskuddet på en helt ny bydel, der skal rejse sig i Øresund mellem Nordhavn og Refshaleøen og på sigt rumme 35.000 indbyggere og lige så mange arbejdspladser.



Kort, der viser placeringen af Lynetteholmen

København er traditionelt en by opført på holme. Fra Christian den 4. anlagde Christianshavn i 1600-tallet, er byen vokset frem på holme, bl.a. Islands Brygge, Kalvebod Brygge, store dele af Amager og Nordhavn.

Nu får København endnu en holm med en helt ny bydel. Regeringen og Københavns Kommunes overborgmester har underskrevet en principaftale om at anlægge 'Lynetteholmen', der skal forbinde Nordhavn med Refshaleøen og på sigt vil give plads til knap 50.000 nye københavnere, heraf ca. 35.000 alene på Lynetteholmen.

Aftalen blev i dag præsenteret i Statsministeriets spejlsal af statsministeren, Københavns overborgmester, transport-, bygnings- og boligministeren samt erhvervsministeren.

- Lynetteholmen bliver på én gang noget helt nyt og noget meget velkendt. Det bliver en rigtig københavnsk bydel med strand, grønne områder og en stor andel almene boliger, så der også kan bo mennesker med ganske almindelige indkomster. Lynetteholmen er en fremtidssikring af København og vores måde at leve sammen på, siger Københavns overborgmester Frank Jensen (S).

Den nye bydel sørger for, at København kan blive ved med at vokse – uden at boligpriserne drøner i vejret på grund af mangel på boliger. Den sikrer også, at der fortsat vil være plads til grønne områder og rekreative områder i byen. Endelig vil der på Lynetteholmen være ca. 35.000 arbejdspladser og forventeligt 15.000 på Refshaleøen.

Som en helt central præmis for byudviklingen i det nye område skal der etableres ny infrastruktur, der blandt andet kan sikre tilgængeligheden for de nye beboere i områderne. Det drejer sig om en Østlig Ringvej fra Nordhavnen til motorvejen på Amager samt en metrobetjening af området. Byudvikling på Lynetteholmen bidrager til finansieringen af den nye infrastruktur, som man f.eks. kender det fra Ørestad og Nordhavn.”

I Københavns kommune handles der hurtigt. I **Aftale om overførselssagen 2018-2019** (om midler som ikke blev brugt i 2018) fra marts 2019 blev følgende vedrørende kommende analyser og finansiering besluttet af alle partier i BR - med undtagelse af Alternativet og Enhedslisten, som stod uden for budgetaftalen. Der åbnes op for delvis bilfri bydel:

Lynetteholmens Københavnerspor

Den 22. november 2018 tilsluttede parterne sig Principaftale om anlæg af Lynetteholmen. I aftalen fremgår det bl.a., at ”Regeringen og Københavns Kommune ønsker derfor i fællesskab at anlægge en ny stor ø, Lynetteholmen, der på længere sigt kan udvikles til en ny, attraktiv bydel. Indtægterne fra byudviklingen af Lynetteholmen vil kunne bidrage til at finansiere metrobetjening af området og etableringen af en Østlig Ringvej”. I forlængelse af principaftalen ønsker parterne at igangsætte de nedenstående analyser med henblik på, at de kan spille ind i de igangværende analysespor og kvalificere Københavns Kommunes arbejde med udviklingen af Lynetteholmen:

Der afsættes - 0,5 mio. kr. på service i 2019 til en analyse af de trafikale effekter i København af et nationalt road pricing system, samt hvordan det kan bidrage til finansiering af Østlig Ringvej.

- 1,0 mio. kr. på service i 2019 til konsulentbistand til vurdering af omkostninger forbundet med en eventuel flytning af de nuværende tankanlæg på Prøvestenen. Hertil vil konomiforvaltningen indenfor egen ramme udarbejde en analyse af scenarier for udvikling af Prøvestenen, herunder en vurdering af de tekniske miljøforhold og alternative placeringer af de nuværende aktiviteter på Prøvestenen.

- 0,4 mio. kr. på service i 2019 til en analyse af konsekvenserne for den nuværende infrastruktur ved byudvikling af Østhavnen inden etablering af Østlig Ringvej og en metroforbindelse.

- 0,7 mio. kr. på service i 2019 til en analyse af mulige portløsninger som et led i den samlede vurdering af stormflodssikringen af Lynetteholmen.

- 1,3 mio. kr. på service i 2019 til en analyse af trafikløsning over jorden fra Amager til Refshaleøen.

- 0,8 mio. kr. på service i 2019 til en analyse af muligheden for at etablere en bilfri eller delvis bilfri Lynetteholm, herunder konsekvenser for finansiering af Østlig Ringvej.

Parterne er enige om, at Økonomiudvalget i maj 2019 forelægges en tidsplan, hvor det vil fremgå, hvornår der bliver afrapporteret på analyseresultaterne.

Parterne er derudover enige om, at Økonomiforvaltningen udarbejder en interessentanalyse i forbindelse med Københavns Kommunes arbejde med udviklingen af Lynetteholmen/Østhavnen. Økonomiudvalget forelægges resultaterne af interessentanalysen forud for forhandlingerne om budget 2020.

”Mangel på grus og byggemateriale kan stoppe hovedstadens ambitiøse holmprojekter”

I en artikel fra Politiken den 23. februar 2019 erkendes manglen på en samlet råstofplan til sikring af byggematerialer som en eventuel stopklods for gennemførelse af Lynetteholmprojektet:

”Prestigebyggerierne ved Avedøre Holme og Lynetteholmen ender som luftkasteller, hvis ikke der bliver udarbejdet en langsigtet råstofplan, mener Dansk Byggeri. Minister erkender behov for samlet råstofplan.”

<https://politiken.dk/forbrugogliv/art6986888/Mangel-p%C3%A5-grus-og-byggemateriale-kan-stoppe-hovedstadens-ambiti%C3%B8se-holmprojekter>

KIK2 behandlet i BR den 22. november 2018

Udbygningen af den kollektive infrastruktur har været under løbende debat i BR, senest den 22. november 2018, dvs. efter introduktionen af Lynetteholmprojektet.

Den seneste analyserapport ”Udbygning af kollektiv infrastruktur i København 2 (KIK2). Afrapportering af analysefasen” afrapporterer, hvilken kollektiv infrastruktur Københavns Kommune bør satse på i perioden frem til 2035 og til 2050, i form af metro, letbane og/eller BRT. Den foreslåede infrastruktur behandles ud fra fire opstillede spørgsmål: Kapacitetsudfordringen over havnesnittet, betjening af byudviklingsområder, betjening af Brønshøj og god økonomi. I KIK2 er en Havnetunnel, men også en første etape af en letbane på Frederikssundsvej, indbygget som en af flere forudsætninger. I den sammenfattende vurdering peges primært på en ny linje over havnesnittet (M6) og en metrohavnering som de kommende bestanddele af kommunens rygrad i en kollektiv infrastruktur. Forslag til udbygning af ny kollektiv infrastruktur tillige med en opdateret rækkefølgeplan for udbygning af byudviklingsområder skal indgå i den kommende Kommuneplan 2019. I tabel 38 fra KIK-rapporten ses de anbefalede kollektive infrastrukturinvesteringer fordelt på tre faser tillige med angivelse af forventede investeringer og byudviklingspotentiale.

Tabel 38: Forslag til faseopdeling af infrastrukturinvesteringer i mia. kr. incl. 50% korrektionstillæg

Teknologi	Linjeføring	1. fase, Kort sigt	2. fase, Mellemlangt sigt	3. fase, Lang sigt	Byudviklingspotentiale, m2 (mio.)
Metro	København H – Prags Boulevard	13,8			0,6
Letbane	Nørrebro St. – Tingbjerg – Ring 3	3,0			0,3
Letbane-forlængelse	Nørrebro St. – Nørreport St.		1,3		
Metro-forlængelse	Prags Boulevard – Refshaleøen*		6,8		1,2
Metro-forlængelse	Refshaleøen – Rigshospitalet – København H (Havnering)			9,8	
Sum		16,8	8,1	9,8	2,1

*) Såfremt Øresundsmetro etableres samtidig vurderes det sandsynligt, at en forlængelse videre til Østerport vil være nødvendig for at opnå tilstrækkelig effekt af Øresundsmetroen.

Tabellen indeholder potentiel byudvikling langs linjeføringerne, som endnu ikke er planlagt. Tallene for de linjeføring, som betjener Amagerbro (alle bortset fra letbanen) indeholder 0,3 mio. m2, som udgøres af et areal ved Vermlandsgade, som allerede i dag er stationsnært. I forhold til en tilsvarende tabel i KIK2-screeningsrapporten afleveret september 2017, er udtaget 0,4 mio. m2, som for nuværende er planlagt til bebyggelse.

Interview om tilblivelsen af Københavns kommunes Klimaplan 2025

En forskergruppe ved RUC er gået i gang med en sammenlignende analyse af reel borgerinddragelse i forbindelse med tilblivelsen af klimastrategier i tre nordiske byer: København, Oslo og Göteborg. Har der været tale om om bottom up- i stedet for blot top down-processer? I den forbindelse er en række politikere, forvaltningsfolk og aktive borgere blevet interviewet. Kjeld A. Larsen blev udpeget til interviewperson i egenskab af aktiv borger i forbindelse med tilblivelsen af Københavns kommunes Klimaplan 2025 via sit virke i Miljøpunkt Indre By & Christianshavn og Indre By Lokaludvalg, hvor han repræsenterer RBT. Interviewet ved projektforsker Karsten Bruun Hansen fandt sted den 21. marts 2019. I forberedelsen til interview viste det sig, at de årlige beretninger udarbejdet for RBT for perioden 2010-2018 var et yderst nyttigt redskab til at få reetableret tabt viden. Megen bottom up har der ikke været tale om i forbindelse med Klimastrategiens udformning.

Deltagelse i bilfri by gadearrangement september 2018 på Nørrebrogade

RBT deltog med en bod i bilfri by-arrangementet på Nørrebrogade ud for NOAH's adresse søndag den 16. september 2018. De mange forbigående kunne bl.a. deltage i en quiz om parkering og bilisme med små præmier. Vores efterfølgende evaluering gav aktiviteten en høj karakter, idet vi fik mange forbigående i tale i det bilfri miljø.

Stormøde om ”Bæredygtig By 2050” hos TMU-borgmester Ninna Hedeager Olsen og Det Grønne Råd

RBT ved Hanne Dalhoff Knudsen og Kjeld A. Larsen og NOAH ved Bente Hessellund Andersen deltog den 20. februar 2019 i et stormøde om ”Bæredygtig By 2050” i Njalsgade, arrangeret af TMU-borgmester Ninna Hedeager Olsen og Det grønne Råd. Hverken RBT eller NOAH var oprindeligt på listen over inviterede organisationer, så vi måtte tilmelde os selv. Mødet var præget af stor diskussionslyst og en ”feel good” stemning, som når beslægtede i ånden sætter hinanden stævne. Det store spørgsmål er som sædvanlig: formår vi at sætte et spor mod en bæredygtig udvikling? Blandt deltagerne var Knud Erik Hansen fra DN, som vi har besluttet at invitere til et kommende rådsmøde.

Vedrørende Det Grønne Råds oprindelse og funktion ses følgende på kommunens hjemmeside:

”Det Grønne Råd blev dannet i 1992 med baggrund i naturbeskyttelsesloven. Københavns Kommune har valgt at opretholde Det Grønne Råd, selv om der ikke længere er nogen lovmæssige krav om det. Rådet er i 2015 udvidet med tre organisationer. Der indvælges nye medlemme af og til”. Er det et sted, hvor vi kunne tænke os at virke?

Det Grønne Råds medlemmer

- Børne- og Ungdomsorganisationernes Samråd: Christian Eggert Jørgensen,
- Cyklistforbundet: Erik Hjulmand,
- Danmarks Sportsfiskerforbund: Frederik Lorentzen,
- Danmarks Idrætsforbund: Diana Andersen,
- Danmarks Naturfredningsforening: Ole Damsgaard,
- Dansk Ornitologisk Forening: Lars Nørgaard Andersen,
- Foreningen Hovedstadens Forskønnelse: Jakob Lange,
- Friluftsrådet: Flemming Hansen,

Møde med politikere fra TMU– fortsat opfølgning på kommunevalg

Som opfølgning på kommunevalgmødet 2017 holder RBT kontakt i form af halvårlige møder med repræsentanter for de fem politiske partier i TMU, som vi inviterede med til valgmødet november 2017. Det seneste dialogmøde fandt sted den 27. marts 2019 hos Afrika kontakt i Wesselsgade, hvor repræsentanter for fire af de inviterede partier deltog: S, SF, EL og Alternativet, mens RVs repræsentant var optaget af anden mødeaktivitet. Forud for mødet blev to notater udarbejdet af Kjeld rundsendt til politikerne: ”Notat om fem trafikpolitiske udspil” og ”Notat om C40 Cities Greenhouse Gas Report”. I sidstnævnte rapport opfordres byerne i sammenslutningen C40 Cities til at anvende den samme standard til at måle og rapportere drivhusgasudslippet i de deltagende byer, hvor der bør tages udgangspunkt i forbruget, ikke kun udslippet på byens areal. På mødet fik politikerne successivt forelagt fem temaer til dialog i form af følgende ønsker eller opfordringer: 1/ en alternativ prioriteringsliste for transportbeslutninger i form af bystyret i Nottingham’s prioriteringsliste, 2/

iværksættelse af en forbrugsbaseret udregningsmetode af kommunens CO₂-belastning som optakt til C40 Cities mødet i København oktober 2019, 3/ introduktion af klimabudget i Københavns kommune, således som det har været tilfældet i Oslo siden 2017, 4/ iværksættelse af en demokratisk proces i form af lokalplan og VVM-høring i forbindelse med etablering af underjordisk p-kælder på Dantes Plads og 5/ anmodning om at få foretaget en klimaeffektvurdering af det planlagte Lynetteholm byudviklingsområde, inklusive havnetunnel og ny metroforbindelse, sammenlignet med alternative lokaliseringer i Hovedstadsregionen og Region Sjælland. Fra RBT deltog Ivan, Niels, Hanne, Leif og Kjeld. Fra politiker-side blev der udtrykt ønske om at fortsætte denne for begge parter nyttige dialog om et halvt års tid.

<http://baeredygtigtrafik.dk/notat-om-fem-trafikpolitiske-udspil/>

Deltagelse i Indre By Lokaludvalg

Kjeld A. Larsen blev på opstillingsmødet til en ny 4-årig valgperiode den 22. februar 2018 genindvalgt til Indre By Lokaludvalg. Poul Kattler og Hanne Dalhoff Knudsen er valgt som henholdsvis 1. og 2. suppleant for RBT i lokaludvalget. Hanne har i stort omfang valgt at deltage i lokaludvalgets aktiviteter. Kjeld blev indvalgt som bestyrelsesmedlem i Miljøpunkt Indre By & Christianshavn i februar 2017 og nu genindvalgt i marts 2019 for en ny toårsperiode.

Lokaludvalget afholder møder en gang om måneden på skiftende adresser i Indre By. Lokaludvalget har et sekretariat omfattende tre personer med Christian Christensen som kyndig og erfaren sekretariatsleder, for både Indre By og Christianshavns Lokaludvalg, og en flot og velfungerende hjemmeside, hvor borgerne elektronisk kan komme med gode ideer til byens udvikling. I løbet af 2015 etablerede lokaludvalget et elektronisk borgerpanel, som blev fornyet i 2018. De to lokaludvalg har adresse i Huset, Rådhusstræde 13. Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, som er underlagt de to lokaludvalg, har adresse på Regnbuepladsen over for Københavns Rådhus.

Lokaludvalget har fundet en rigtig god arbejdsform, specielt hvad angår borgerinddragelsesprocessen. Et ganske stort antal startredegyrelser (går forud for udarbejdelse af lokalplanforslag) og lokalplanforslag forelægges Lokaludvalget, som har brugt megen energi på at arrangere borgerhøringer og udarbejde høringssvar. Københavns bystyre, specielt Teknik- og miljøforvaltningen, er blevet mere åbent for dialog, og udarbejder mange visionære initiativer, hvor de bløde trafikanter, specielt cyklister, sættes i centrum. Lokaludvalget har opnået stor respekt for sine borgerdialogprocesser, hvor forvaltningsfolk ofte inddrages som medaktører.

Kjeld fungerer sammen med Ingolf Ibus som tovholder for lokaludvalgets største arbejdsgruppe, Byudviklingsgruppen, som holder møde en gang om måneden og i den forbindelse tilrettelægger en hel del dagsordenspunkter med trafikindhold og indstiller løsningsforslag over for lokaludvalget.

Hovedaktiviteter med trafikindhold i 2018 og 2019

En stor del af temaerne for lokaludvalgets borgerdialog vedrører trafikforhold, om ikke direkte så med trafikelementer, specielt hvad angår de kommuneplanfastlagte,

ofte urimelige bestemmelser om etablering af p-pladser i forbindelse med forøgelse af bebyggelsesgraden på eksisterende matrikler, uanset om bebyggelsen er lokaliseret tæt op ad eksisterende eller kommende knudepunkter for kollektiv trafik. I planlægningssammenhæng betragtes begrebet stationsnærhed åbenbart som irrelevant, når det drejer sig om regulering af bilistadfærd.

I det forløbne år har arbejdet med at færdiggøre lokaludvalgets interne høring om Forslag til kommuneplanstrategi 2018 lagt beslag på en længere intern og nyttig dialogproces. I betragtning af lokaludvalgets brede politiske sammensætning blev kommuneplanstrategien et rigtig fornuftigt produkt, men sædvanen tro blev stort set ingen af lokaludvalgenes forslag indarbejdet i den endelige kommuneplanstrategi 2018. Indre By Lokaludvalgs høringssvar kan ses på nedenstående link: <https://indrebylokaludvalg.kk.dk/files/media/dokumenter/Hoeringssager/2018/Kommuneplanstrategi/Indre%20By%20Lokaludvalg%20om%20forslag%20til%20kommuneplanstrategi%202018.pdf>

Nu er Forslag til kommuneplan 2019 kommet tilsvarende i intern høring, og lokaludvalget skal præstere et høringssvar inden den 14. maj. Forslag til kommuneplan 2019 kommer i offentlig høring til efteråret, hvor RBT skal på scenen.

Set i RBT-perspektiv har følgende større temaer, lokalplaner og aktiviteter med trafikindhold været på dagsordenen og udsat for grundig borgerdialog i perioden: kommuneplanstrategi 2018, nattelivet, regulering af Airbnb-udlejning, turisme, skybrudsprojektet Sankt Jørgens Sø, Vesterport banegårdsgrav, luftforurening fra krydstogtskibe og turistbusser, valgmøde forud for folketingsvalget 2019 og den planlagte etablering af p-anlæg under Dantes Plads.

Lokaludvalget har haft møde med teknik- og miljøborgmester Ninna Hedeager Olsen og den ny stadsarkitekt Camilla van Deurs.

Kjeld og Hanne har i april måned haft løbende kontakt med en stærk og stædig borgergruppe mod etablering af det underjordiske p-anlæg på Dantes Plads.

For både lokaludvalg og miljøpunkt har luftforureningen fra tunge køretøjer, specielt Movias busser, været et vigtigt indsatsområde. Via egne målinger af luftforureningsniveauet, bl.a. på Nørreport, har Miljøpunktet, i samarbejde med Nørrebro Miljøpunkt, været meget aktiv med at sætte fokus på forureningsproblematikken. Miljøpunktet har i 2018 udgivet udgivet ”Rapport om målinger af ultrafine-partikler (PM_{0,1}) på udvalgte lokaliteter i Indre By”, og Miljøpunkt Nørrebro har i samarbejde med Bispebjerg Lokaludvalg i december 2018 udgivet rapporten ”Dieselforurening på Nørrebro & Bispebjerg”. Dette grundige arbejde har helt givet betydet, at Frank Jensen har måttet tage luftforureningen mere og mere seriøst som politisk tema og en udfordring, som skal tackles.

<http://a21.dk/wp-content/uploads/2016/11/Ma%CC%8Alinger-af-ultrafine-partikler-pa%CC%8A-udvalgte-lokaliteter-i-Indre-By-2018-endelig.-1.pdf>

Deltagelse i workshops om borgerinddragelse i Københavns kommune
Idea Factory workshop den 21. November 2018 i Festsalen, Københavns Rådhus
KøbenhavnKonferencen den 30. januar 2019 i Festsalen, Københavns Rådhus

Københavns kommune har været flittig til at indbyde organisationer og borgere til workshops med temaet borgerinddragelse i kommunens udvikling. To stort anlagte konferencer har fundet sted: "Idea Factory" workshop og KøbenhavnerKonferencen, hvor sidstnævnte blev organiseret af Økonomiforvaltningen med overborgmester Frank Jensen som indleder og Teknologirådet som betalt organisator af dialogen med direktør Lars Klüver som mødeleder. Kjeld A. Larsen deltog i begge konferencer, Hanne Dalhoff Knudsen i første konference, begge med kasketten som henholdsvis medlem af og suppleant til Indre By lokaludvalg.

Frank Jensen lagde i sin indledning vægt på begrebet forventningsafstemning i forbindelse med borgerinddragelse. Det er sikkert en rigtig god ide, blandt andet set i lyset af de hemmelige forhandlinger mellem statsminister og overborgmester inden den fælles fremlæggelse af principaftalen om storskalaprojektet Lynetteholmen få måneder forud, hvor stort set ingen politikere i BR og forvaltningsfolk blev inddraget inden aftalens fremlæggelse i BR.

Internt RBT-arbejde

Organisatorisk

På **generalforsamlingen den 30. april 2018** valgtes følgende til Rådet, som også er **foreningens bestyrelse**: Bente Hessellund Andersen, Søren Christensen, Leif Kajberg, Poul Kattler, Hanne Dalhoff Knudsen, Kjeld A. Larsen, Ivan Lund Pedersen, Hans Henrik Samuelsen, Bruno Schwede, Keld Simonsen, Gunnar Bjørn Thomsen, Niels M. Uldall og Niels Wellendorf. Som suppleant valgtes Karl Vogt-Nielsen.

Konstituering

På første rådsmøde efter generalforsamlingen den 28. maj 2018 konstituerede Rådet sig med Kjeld A. Larsen som formand, Leif Kajberg som næstformand, Hanne Dalhoff Knudsen som kasserer, Poul Kattler som ansvarlige for hjemmesiden og Keld Simonsen som referent.

Det vedtagne Arbejdsprogram 2018-2019 for RBT blev drøftet og derefter lagt på rådets hjemmeside.

Arbejdsprogram 2018-2019

Som godkendt på generalforsamlingen den 30. april 2018

1) Fortsat mobilisering mod iværksættelse af store trafikgenererende vejprojekter, primært en havnetunnel i København og ny midtjysk motorvej

En havnetunnel i København og Hærværksmotorvejen i Jylland er projekter, som er prioriteret i VLAK-regeringens regeringsgrundlag, og arbejdet med iværksættelse af forundersøgelser er påbegyndt. Forundersøgelserne forventes færdige i foråret 2019.

RBT vil i den kommende periode bidrage til, at der kommer en bred offentlig debat i gang, hvor der sættes fokus på projekternes manglende bæredygtighed og eksistensberettigelse.

2) Forbedringer af international passagertogs-trafik fra Danmark, både sydpå og nordpå

Det er nu trykket skal gøres maksimalt, så vi får sikret grundlag for fremtidige gode, hurtige og hyppige Eurocity tog til Hamborg, med cykelmedtagning og med elektriske lokomotiver. Genoptagelse af nattog fra 2021 vil vi advokere mest muligt for. Situationen med øget flytrafik i Europa og reduceret togtrafik er helt forkert, ikke mindst efter COP21. Derfor fortsætter vi det danske og internationale arbejde for denne sag. Vi fortsætter det internationale samarbejde i Back-on-Track.eu og intensiverer samarbejdet med vores svenske og norske venner. Vi skal samtidig gøde jordbunden for udvidelse af togtrafikken på tværs af grænserne i Norden plus den påkrævede infrastrukturudbygning.

3) Meget mere gods på skinnerne

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

Modsætningen mellem godstog og passagertog skal reduceres og vi skal være med til at give stemme for godstransport på skinner, som vil kunne reducere CO₂-udledningerne gevaldigt, samt reducere trængslen på især motorvejene, så en udbygning af disse kan overflødiggøres. Vi vil ligeledes gøre opmærksom på, at eksisterende arealer med godsspor og forbindelse til jernbanenettet bør udlægges til områder for transporttunge erhverv. Vigtigt at lokale godstransporter på skinner også sættes på den politiske dagsorden. Konkret støtter vi, at der gives høj prioritet til etablering af dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg.

4) Flytrafik og planlagt udvidelse af Københavns lufthavn

Vi ønsker fortsat at stikke en kæp i hjulet for udvidelse af Kastrup Lufthavn.

RBT fortsætter samarbejdet med andre NGO'ere og enkeltpersoner med at forpurre den planlagte udvidelse af Kastrup Lufthavn. Vores aktiviteter kan meget vel også inkludere arbejde med at fremlægge argumenter og presse på for at introducere passagerafgifter på flyture. I 2018-19 vil lovgivningsarbejdet og arbejdet med VVM uden tvivl gå i gang. Aktivismen kan antage alle mulige former for at understøtte formålet. Vi forventer en stor udvidelse af denne kampagne, der også har internationale dimensioner.

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

RBT skal fremme diskussionen af cyklisme som en hurtig og miljøvenlig transportform i byerne, samt kombinationen af cykler og kollektiv trafik, som en god konkurrent til bilen lokalt og på landsplan. RBT vil arbejde for, at Folketinget og kommunerne afsætter flere midler til cyklisme og cykelinfrastruktur. I sit arbejde med at fremme cyklisme og cykelmedtagning i den kollektive trafik kan RBT passende samarbejde med organisationer, som varetager samme interesse, eksempelvis

Cyklistforbundet og Passagerpuls. RBT skal særligt arbejde med gratis cykelmedtagning i den offentlige transport, som har vist sig at både give tidsgevinster og økonomiske gevinster. Den dokumenterede tilbagegang og stagnation inden for cyklingen skal også inddrages. I diskussionen af hvordan cyklismen kan fremmes, bør vi også beskæftige os med identificering og fjernelse af barrierer for øget cyklingsaktivitet, idet det må erkendes, at mere cykling ikke alene handler om infrastruktur, flere bevillinger, mere politisk bevågenhed og flere kampagner.

6) Påvirkning af indholdet af Københavns Kommunes kommuneplanstrategi 2018 og realisering af mål i Klimaplan 2025

I forlængelse af det afholdte valgmøde i forbindelse med kommunevalget november 2017 og et opfølgende møde i april 2018 med politikere fra det nye Teknik- og miljøudvalg har RBT igangsat en løbende kontakt med udvalgte københavnske politikere. Kontakten skal bruges aktivt til at fremme tiltag for en mere bæredygtig trafikudvikling i Københavns kommune, heriblandt indholdet i den kommende kommuneplanstrategi 2018 og opfyldelsen af Klimaplan 2025 og Klimaplanens Roadmap 2017-2020. RBT skal via sin deltagelse i Indre By Lokaludvalg og bestyrelsespost i Miljøpunkt Indre By & Christianshavn aktivt bidrage til samme målsætning: en mere bæredygtig by med mindre luft- og støjforurening og reduceret klimabelastning. Vi skal arbejde for, at der kommer et selvstændigt kapitel om transport i den kommende kommuneplan og påvirke afsnittet i en bæredygtig retning, herunder arbejde for at få vedtaget lavere p-normer generelt og kun nødvendig bilparkering ved stationer, satse på letbaner i stedet for yderligere metrobyggeri, fremskynde et gennembrud af eldreven kollektiv bustransport og modarbejde etablering af en havnetunnel.

Generelt venter politikere og forvaltninger for meget på statslige initiativer og satser mest på tekniske fix frem for at satse på reduktion af biltrafikkens omfang. Samtidig har Teknik- og miljøforvaltningen i februar 2017 udarbejdet to ganske fortrinlige transportstrategier, som vi bør bakke op omkring: ”Strategi for delebiler i København 2017-2020” og ”Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025”.

7) Fremme af en offentlig debat om iværksættelse af bæredygtige rammebetingelse i forbindelse med satsning på førerløse biler og øvrige teknologiske fix

Adskillige politikere fra et bredt spektrum af partier giver udtryk for, at førerløse biler er løsningen på fremtidens trafikproblemer. RBT skal i den offentlige bidrage til at få diskuteret nødvendige rammebetingelser i bæredygtig retning ved introduktion af ny teknologi, heriblandt førerløse biler. RBT skal argumentere for, at satsning på ny teknologi skal indrettes på en sådan måde, at følgende bæredygtighedskrav tilgodeses:

1. trængslen reduceres,
2. barriereeffekten over for de øvrige trafikanter og transportformer mindskes,
3. udledning af klimagasser reduceres,
4. trafikens afledte støj- og luftforurening mindskes.

8) Byfortætningens transport-relaterede konsekvenser

I flere kommuner er der planlagt eller gennemført byfortætningspolitikker, fx i Gladsaxe. Problemet og mareridtet er, at et øget antal konventionelle parcelhusstande i to etager eller tilsvarende bebyggelser med plads til flere beboere, sådan som livsstilen og forbrugermønstret ser ud i dag – hvor familier i forstæder og parcelhusområder typisk anskaffer sig to biler i stedet og kun i begrænset omfang cykler og anvender offentlige transportmidler – kan medføre øget kørselsvolumen og forværrede parkeringsproblemer. Og dermed gøre det mindre trygt og attraktivt at cykle og bevæge sig til fods (også for fx skolebørn). Rådet vil indledningsvis afdække problemets omfang og forsøge at skabe et overblik over byfortætningstendenser og – politikker og de transportmæssige implikationer.

Der er flere holdninger til byfortætning, og i specielt borgerlige partier er der udbredt modstand mod indgreb i eksisterende parcelhuskvarterer. Men det ville være forkert ensidigt at afvise byfortætning over en bred bank. Fra Rådets side vil vi fremhæve, at klima- og miljøvenlige transportformer skal præge udviklingen af boligkvarterer og indarbejdes i byplanlægningen, og princippet om stationsnærhed skal tilgodeses i størst muligt omfang. Der er i denne sammenhæng værdifuld inspiration at hente i nogle af afsnittene i Londons forbilledlige og visionære trafikplan: *Mayor's Transport Strategy: Draft for public consultation, June 2017* (London). Se fx politikområde 10 (Skabe lokaliteter med høj tæthed og blandede funktioner) og forslag 75 (Skabe mulighed for fortætning af udviklingen, støttet af det offentlige transportsystem).

9) Videreudvikling af NGO-samarbejdet Netværket for Bæredygtig Transport

Det er lykkedes siden 2015 at opbygge et netværk på transportområdet Netværket for bæredygtig transport omfattende følgende otte NGO'er: Vedvarende Energi, NOAH Trafik, Cyklistforbundet, Klimabevægelsen i Danmark, Danmarks Naturfredningsforening, JMOM, RBT og Danske Delebiler. Ud fra devisen at vi står stærkere, når vi står sammen, giver det mening at komme med fælles udspil over for medierne, politikere og private og offentlige transportmyndigheder. Der er indhøstet gode og nyttige erfaringer fra dette netværkssamarbejde, som fortsat skal prioriteres højt fra RBT's side.

Gennemførelse af arbejdsprogrammet

Som det fremgår af beretningen, kan vi med en vis tilfredshed konstatere, at RBT i den forløbne rådsperiode har gjort sig store anstrengelser for at leve op til sit arbejdsprogram. Adskillige punkter er en videreførelse af punkter fra forrige arbejdsprogram, hvilket peger på, at de ændringer på transportområdet, som vi prioriterer at få skabt debat omkring og forsøger at bevæge i bæredygtig retning, har en meget lang tidshorisont. Adskillige dele af arbejdsprogrammet forsøger vi at realisere inden for de velfungerende NGO-samarbejder Netværket for Bæredygtig Transport og Bevar jordforbindelsen. Det gælder primært arbejdsprogrammets punkterne 1-5.

RBT's synliggørelse i eksternt publicerede debatindlæg og kommentarer

Rådet har i de sidste par år styrket sin profil udadtil, vi er blevet mere synlige, mange liker os på Facebook og kommenterer de nyheder, indslag, debatindlæg, links og referencer m.m. som lægges op på Facebook. Vi har også fået relanceret, opdateret og konsolideret vores hjemmeside. Vi modtager desuden henvendelser om medvirken i og deltagelse i lokale arrangementer vedr. klima, miljø, bæredygtighed og grøn omstilling og naturligvis mere specifikt om transport. Vi har fx for kort tid siden modtaget en henvendelse fra Syddjurs Lokalradio i Rønne, som gerne vil have os til at medvirke i en udsendelse om transport og infrastruktur den 2. juni. Der er i det hele taget sket rigtig meget positivt med hensyn til og vores mediebidrag. Vi spiller her på flere strenger, og selvsagt fylder vores bidrag i det trykte medier, dagblade og lokalaviser, fortsat en hel del, men vi kommer også til orde på digitale medier og lydmedier. Rådsmedlem Poul Kattler medvirkede således i et indslag om nattog i P1 morgen den 3. april <http://baeredygtigtrafik.dk/hoer-indlaeg-om-nattog-i-p1-morgen/>

Flere rådsmedlemmer har fået optaget bidrag på Altinget.dk. I en artikel på Altinget transport den (8. oktober 2018) går Ivan Lund Pedersen, NOAH-trafik (og rådsmedlem) til stålet i sin kritik af Regeringens vage udspil om, at Danmark i 2030 skal have én million hybrid-, el- eller tilsvarende "grønne biler". Og den 15. oktober 2018 skriver Ivan Lund om de misvisende samfundsøkonomiske beregninger, når det kommer til transportformer og transportinfrastruktur (Altinget transport). Rådsmedlem Poul Kattler argumenterer for inddragelse af flytrafikken i Regeringens klimaplan og fremhæver passagerafgifter som centralt håndtag i denne sammenhæng (Altinget energi og klima den 4. oktober 2018). Rådets formand Kjeld A. Larsen har haft bidrag på Altinget energi og klima og Altinget transport med kritik af elbilen som satsningsområde, begunstigelsen af biltransporten og befordringsfradragets rolle plus diskussion af de helt centrale klimapolitiske tiltag på transportområde (8. november) samt nødvendigheden af et alternativt CO2-regnskab (28. september). Kjeld havde derudover et læserbrev i Information om togrejser og toginfrastruktur i Europa (12. marts 2018). Bente Hessellund Andersen (rådsmedlem og tillige aktiv i NOAH) og Leif Kajberg kritiserede regeringens og specielt transportministerens holdning til DSB og håndteringen af en verserende arbejdskonflikt i DSB (Altinget Transport, december 2018).

Kampen mod klimaskadelig flyvning, agitationen for europæiske og nordiske klimavenlige togforbindelser og promovningen af togrejser har været en vigtig prioritet for Rådet, og det afspejles også i avisbidrag og debat. Rådsmedlem Poul Kattler, der også er med i initiativet Bevar Jordforbindelsen, havde således sammen

med Gunnar Boye Olesen, Vedvarende Energi og Jacob Sørensen, NOAH et indlæg i Politiken om flytrafikkens klimatrussel (22. januar 2019). Her er det desuden vigtigt at fremhæve avis anmeldelserne og de digitale omtaler af Britt Sallingboes bog ”*OPLEV EUROPA MED TOG - en rejseantologi for individuelle rejsende*” (2018). Gennemgående blev der i beretningsåret fyret rigtig mange indlæg af i aviser og lokalblade. Rådets næstformand Leif Kajberg har i lighed med tidligere år været hurtig på tasterne og ude med riven. Det er blevet til adskillige debatindlæg i Flensborg Avis, JV (JydskeVestkysten), Jyllands-Posten, Sjællandske og Gladsaxebladet. Opretholdelsen af den lokale togdrift og buslinjer i Region Sjælland, dobbeltsporet mellem Padborg og Tinglev, gods på skinner, fjernbussernes bestræbelser på at tilrane sig markedsandele fra togene på ulige konkurrencevilkår og togselskabet Arriva og dets problemer med helt at leve op til punktlighed og aftalt togprogram i det midt- og vestjyske er hovedemnerne i disse skrivelser. Nogle af debatteksterne kan findes på Rådets hjemmeside. Leif skriver også en kvartalsvis klimaklumme, om transportemner, i Dagbladet Arbejderen, som fast medlem af bladets klimarelaterede skribentpanel.

Ansøgning om erhvervspraktikplads oktober-november 2018

RBT fik en anmodning fra Betina Løvbeck Jensen, uddannet på RUC, om at komme i erhvervspraktik hos RBT. Et forsøg på at få etableret en erhvervspraktikplads i et samarbejde mellem RBT og NOAH lykkedes ikke.

Medlemstal, medlemsinformation og mediekontakt via sociale medier

Med 26 betalende ud af medlemslistens 67 medlemmer primo april 2019 er foreningens medlemstal ret beskedent. Vores praksis med en bedre medlemspleje via udsendelse af et par nyhedsbreve om året vægter vi fortsat højt. Det er lykkedes at få reetableret en velfungerende hjemmeside, hvor vores aktiviteter bliver annonceret og vores arbejdsindsats i form af hørings svar, kronikker og læserbreve hurtigt bliver lagt på, takket være Poul Kattlers arbejdsindsats. Via indsats fra især Niels Wellendorfs, Leif Kajbergs og Poul Kattlers side har RBT oparbejdet en aktiv facebookside, et vigtigt forum til at skabe større interesse og opbakning til rådets holdninger og indsatser på trafikområdet. Det kan - og skal - diskuteres, om RBT skal prioritere at styrke sit arbejde på baggrund af et større medlemskab. Vi mangler i den grad unge bestyrelsesmedlemmer.

Rådet har i årets løb afholdt ni rådsmøder.

De dominerende og tilbagevendende temaer på rådsmøderne har været følgende: gensidig information om og diskussion af den trafikpolitiske udvikling og udviklingens konsekvenser; VLAK-regerings trafik- og klimapolitiske udspil og aktiviteter; en række trafikpolitiske udspil i slutningen af 2018 og begyndelsen af 2019 fra regering og DF, Socialdemokratiet, Dansk Industri og Region Hovedstaden, klima- og

transportpolitik på landsplan og i Københavns kommune; flyafgifter og den planlagte udvidelse af Cph. Lufthavn; de internationale togforbindelser, herunder nattog; erfaringer med udlicitering af jernbaner; toilettilgængelighed hos DSB; privatbanernes forhold; den kollektive trafik i Region Sjælland; Kattegatforbindelsen; fremme af cyklisme, herunder cykelmedtagning i den kollektive transport; samarbejde med Politiken og Information vedrørende klima og transport med fly kontra tog; Movias fjernelse af køreplaner fra busstoppesteder; drøftelse af temaerne etablering af letbanen i Ring 3, samfundsøkonomiske modeller og beregninger, national transportplan, førerløse biler, delebiler og elbiler; udbygning af aktivitetsområdet for Netværket for Bæredygtig Transport og Bevar jordforbindelsen og arbejdsopgaver i forbindelse hermed; planlægning af møder med partiernes transportordførere i Folketinget samt med Københavns nye teknik- og miljøborgmester og transportpolitikere fra Teknik- og Miljøudvalget; samarbejdet med Passagerpuls; artikelskrivning til den nationale og lokale presse, til Altinget Transport; evaluering af RBT's gadeaktioner; udarbejdelse af adskillige høringssvar; deltagelse i en lang række trafikkonferencer; deltagelsen i Indre By Lokaludvalg og Miljøpunkt Indre By & Christianshavn; arbejdet i facebookgruppen "Rådet for Bæredygtig Trafik"; FN's bæredygtighedsmål; restaurering og opdatering af hjemmesiden, udsendelse af tre nyhedsbreve til medlemmerne; kommende studierejse til Schweiz; færdiggørelse af ny RBT-brochure; planlægning af generalforsamling 2019 og formøde forud for generalforsamlingen.

Sekretariatsarbejde

Formandskabets samarbejde fungerer fortsat tilfredsstillende, idet der lægges stor vægt på at få en gennemarbejdet og kontinuitetsskabende dagsorden til de månedlige rådsmøder. Udsendelsen af to årlige Nyhedsbreve til medlemmerne vægtes højt.

Planlagt studierejse til Schweiz september 2019

Takket vores kasserer Hanne Dalhoff Knudsens utrættelige indsats for at skaffe midler til den planlagte studietur til Schweiz for at studere landets eksemplariske jernbanetransportpolitik opnåede RBT et tilsagn den 27. februar 2019 om støtte fra Velux Fonden til dækning af togrejser for seks deltagere på maks. kr. 19.200. Bestyrelsen er nu i fuld gang med planlægningen af rejsen.

Deltagelse i BRT's æresmedlem Kai Lembergs bisættelse

Kai Lemberg, som næsten nåede at blive 100 år, var i 20 år generalplanchef for Københavns kommune under overborgmester Egon Weidekamp, som han i kraft af sin åbenmundethed og støtte til græsrodderne havde store kontroverser med. Han blev formand for Folkebevægelsen mod EF og senere formand for Grundlovskomiteen 2003 vedrørende Irakkrigen. Fra midten af 1980-erne fik han en karriere som adjungeret professor i byplanlægning på RUC. I samarbejde med sit barnebarn Martin Lemberg-Pedersen nåede Kai Lemberg at få udgivet sine erindringer i værket "Græsrod i Magtsystemet", udgivet på Roskilde Universitet i 2017. Kai blev

æresmedlem efter at han i forbindelse med kommunalvalget i 2013 fungerede som ordstyrer i et trafikvalgkampsmøde, arrangeret af RBT, med deltagelse af alle partier repræsenteret i Teknik- og miljøudvalget. Fra RBT deltog Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen ved bisættelsen af Kai søndag den 17. marts 2019 i Plejehjem Holmegårdsparkens Mindesal i Charlottenlund.

Kjeld A. Larsen - April 2019

Med adskillige bidrag fra øvrige rådsmedlemmer