

## Beretning 2020

### Rådet for Bæredygtig Trafik

Rådet for Bæredygtig Trafiks nittende ordinære generalforsamling 27. april 2020

#### **Før corona:**

”Tidligere købte folk en ny bil, fordi de havde et behov for at køre fra et sted til et andet, men **i dag køber mange en ny bil, fordi de har lyst til at købe en ny bil.**

»Alle skal have mulighed for at udleve deres individuelle frihed og behov i et demokrati,« sagde administrerende direktør for bilproducenten Jaguar Land Rover, Ralf Speth, for nylig i et interview med tyske Die Welt om netop SUV’er.

I dag er behovet for mange både i Danmark og resten af verden ikke længere et transportmiddel, men et designobjekt og et statussymbol, hvor rails på taget og hævet chassis betyder lige så meget som den konkrete funktion. Bilproducenten Ford lavede i 2016 en undersøgelse, hvor de spurgte europæiske bilejerne, hvorfor de foretrakker en SUV frem for en almindelig personbil. Svaret var, at det får dem til at føle sig »magtfulde«.

Det er en del af forklaringen på SUV’ernes succes.”

Otto Lerche Kristiansen: ”Vi lever kun én gang, så det gælder om at udnytte det”, Information, Moderne Tider, lørdag 8. februar 2020



»Nu er den klar til levering.«

## **Medio corona:**

### **Coronakrisens indflydelse på gyldigheden af klimapartnerskabernes rapporter:**

#### **”Erhvervslivet vil have Folketinget til at udskyde klimakampen”**

»Eksempelvis har både de radikale, SF, Enhedslisten og Alternativet foreslået forskellige varianter af en ny flyafgift. Men i en situation, hvor flåden af passagerfly i ugevis har været permanent parkeret på landjorden kalder direktør **Michael Svane fra brancheforeningen Dansk Luftfart** diskussionen for »nærmest grotesk«.

»Hvis man i den situation omgås tanker om en flyafgift, så tror jeg ikke bare, at branchen vil føle det som et slag i ansigtet. Men også som et signal om, at man ikke mener, at luftfartsbranchen hører til i Danmark«, siger Michael Svane.

Han oplyser, at det er aftalt med transportminister Benny Engelbrecht (S), at en rapport om klimapartnerskabet er udskudt. En påtænkt central anbefaling om en klimafond baseret på klimabidrag fra passagerer står over for revurdering.

»Vi er havnet i en situation, hvor vi ingen indtægter eller passagerer har. Derfor er vi nødt til at kigge på anbefalingerne igen«, siger Michael Svane.

**Adm. direktør Erik Østergaard fra vognmændenes brancheforening Dansk Transport og Logistik** fortæller samtidig, at virkeligheden har ændret sig fundamentalt, siden klimapartnerskabet for landtransport i januar færdiggjorde sit arbejde. Var rapporten skrevet i dag, er Erik Østergaard ikke i tvivl om, at den var blevet forsynet med »en skarp advarsel til regeringen« imod at vælte nye afgifter ud over transporterhvervet.

»Kæmpestore geværgreb, som i bred forstand pålægger erhvervslivet stigende omkostninger i en situation, hvor vi skal have økonomien op i gear igen, giver ikke mening. Jeg håber, at regeringen – og i øvrigt også de radikale, Enhedslisten og SF – kan se, at det vil være skadeligt for dansk økonomi«, siger Erik Østergaard, der mener, at resultatet vil være, at »udenlandske biler kommer til at stå for transporterne«.

**Kristian Klarskov, Politiken den 2.april 2020**

## **Post-corona?**

**Blå blok står klar med sin infrastrukturplan fra før FT-valget**

## Den trafikpolitiske situation – transport og klima

### Folketingsvalget den 5. juni 2019, Forståelsespapir og socialdemokratisk mindretalsregering

Folketingsvalget til gunst for partierne i den røde blok resulterede i langstrakte forhandlinger mellem S, SF, RV og EL, som endte i en fremlæggelse af et 18 siders lang politisk aftale, det såkaldte Forståelsespapir, med overskriften ”**Retfærdig retning for Danmark**”, dateret den 25. juni 2019. Folketingsvalget blev betegnet som et klimavalg, hvilket afspejler sig i den allerførste afsnit af aftalens indledning:

Folketingsvalget 2019 har givet Danmark en historisk mulighed for at sætte en ny politisk retning.

Vi skal gå forrest i kampen mod klimakrisen. Danmark skal markant hæve ambitionerne for klima, miljø og natur og påtage sig det internationale lederskab for den grønne omstilling. Folketinget kan blive det grønneste parlament i verden, der ikke kun gør noget, men som gør det, der skal til for at leve op til Paris-aftalen.

Aftalen omfatter seks hovedtemaer, hvoriblandt det første tema benævnes: ”En grøn og bæredygtig fremtid”

Aftalen opsætter målsætninger for en række områder, hvoraf klima og transport nævnes som de første:

En ny regering vil:

Indføre bindende mål. I det førstkommende folketingsår vil en ny regering **fremlægge et forslag til en klimalov** med bindende delmål og bindende langsigtede mål, indeholdende:

o **Et mål om reduktion af drivhusgasser i 2030 med 70 pct. i forhold til niveauet i 1990.** Det er et meget ambitiøst mål, og det bliver særlig svært at nå den sidste del af målet fra 65 pct. til 70 pct. Det vil kræve virkemidler, vi endnu ikke kender og derfor en tæt involvering af Klimarådet og andre eksperter for at nå i mål.

o At Klimarådet skal bistå en ny regering i at afgøre, hvilke reduktionsmål og virkemidler, der sikrer, at Danmark lever op til Paris-aftalens temperaturmål.

o At der foretages en årlig opfølgning på, hvordan det går med målene, og denne opfølgning skal ske i sammenhæng med finanslovsprocessen.

□ **Omstille transportsektoren.** Som led i en grøn mobilitetsplan er en lang række initiativer nødvendige for at sikre markant flere elbiler på vejene og den nødvendige omstilling af transportsektoren:

o **Et stop for salg af alle nye diesel- og benzinbiler fra 2030** og skærpede miljøzoner.

o Det undersøges, om Kommissionen for grøn omstilling af personbiler kan fremrykke sit arbejde, så den endelige rapportering ligger færdig før udgangen af 2020. Der skal hurtigst muligt derefter indgås en politisk aftale for at sikre tryghed for branchen og bilejerne samt ro om den grønne omstilling.

o En ny regering vil forhandle **en aftale om infrastruktur**, så klima- og miljøhensyn i langt højere grad indgår. Det kræver blandt andet investeringer i den kollektive transport og cyklisme.

o Igangsætte initiativer der skal sikre **mere bæredygtig flytransport.**

□ Vedtage **en klimahandlingsplan.** Klimaloven skal umiddelbart efter følges af en klimahandlingsplan, der skal bidrage til at sikre, at de nationale reduktionsmål nås. Udover at beskrive, hvilke tiltag jf. ovenfor, der er nødvendige fra transportsektoren og landbruget skal handlingsplanen blandt andet også indeholde følgende elementer: 1) Energieffektiviseringer blandt andet med krav til energibesparelser i offentlige bygninger, 2) En national strategi for bæredygtigt byggeri, 3) En samlet strategi for elektrificeringer i transportsektoren, industrien og samfundet generelt, 4) Øge midlerne til grøn forskning og demonstrationsprogrammer, 5) Undersøgelse af muligheden for at Danmark sammen med Nordsølandene udarbejder en fælles strategi for markant at udbygge og udnytte havvindpotentialet, 6) afsøge muligheden for at Danmark senest i 2030 bygger den første energiø med minimum 10 GW tilkoblet, 7) Understøtte skovrejsning, 8) Klimatilpasning, herunder en stærkere koordination af indsatsen i forhold til kystsikring.

Den mest markante overordnede målsætning er målsætningen om en reduktion af drivhusgasudledningen på 70 % i 2030 i forhold til basisåret 1990, og på transportområdet et stop for salg af nye diesel- og benzinbiler fra 2030. Blandt de vigtigste kommende forhandlinger er løftet om en klimalov, en klimahandlingsplan, en infrastrukturplan.

**Den ny socialdemokratiske mindretalsregering** blev præsenteret den 27. juni 2019 med Mette Frederiksen som statsminister og bl.a. Dan Jørgensen som Klima-, energi- og forsyningsminister og **Benny Engelbrecht som Transportminister.**

## **RBT's opfordring til politikerne efter valget: iværksæt et moratorium for udbygning af motorveje og lufthavne**

Debatindlæg i Politiken tirsdag den 11. juni 2019 ved Kjeld A. Larsen: **"Giv motorvejslobbyisterne kamp til strengen"**, med bl.a. følgende opfordring:

"LISTEN OVER vip-projekter omfatter bl.a. en midtjysk motorvej, Kattegatforbindelsen, en havnetunnel i København, en ring 5 på Sjælland, 'færdiggørelsen' af fingerudbygningen af motorveje mod København og en 3. limfjordsforbindelse. DI Transport med Michael Svane i spidsen skal – som Danmarks mest indflydelsesrige lobbyist inden for transportbranchen – have kamp til strengen i sit virke for klimabelastende infrastrukturudbygning."

### **Aftale om klimalov af 6. december 2019**

Efter lang tids forhandlinger vedtog Folketinget den 6. december 2019 en klimalov med bred opbakning blandt partierne, idet kun Liberal Alliance og Nye Borgerlige stod udenfor. Indledningsvis slås fast, at

"Aftaleparterne er enige om, at Danmark skal have en bindende klimalov med et mål om 70 pct. reduktion af drivhusgasudledningerne i 2030 ift. 1990 og et langsigtet mål om klimaneutralitet i senest 2050 og med 1,5 graders målsætningen for øje."

Set med RBTs øjne er det af stor betydning, at "70 pct.-målet omfatter alle sektorer (ekskl. international skibs- og luftfart).

Med aftalen lægges der også op til, at der skal laves delmål – det første skal fastsættes i 2020 for 2025 – ligesom Klimarådet får en styrket rolle at spille som rådgiver for den førte klimapolitik. Klimarådet udvides fra de nuværende seks medlemmer til otte medlemmer, hvoraf to medlemmer konstitueres som næstformænd. Medlemmerne af Klimarådet udpeges for perioder af fire år, og hvert medlem kan højst være medlem i to perioder i træk. Aftaleparterne besluttede tillige, at der skal etableres et klimadialogforum i tilknytning til Klimarådet. Klimadialogforummet skal mødes i tilknytning til, at Klimarådet udgiver deres årlige anbefalinger og i forbindelse med øvrige udgivelser fra Klimarådet. Klimadialogforummet skal sammensættes af repræsentanter fra bl.a. brancheorganisationer, tænketanke, grønne organisationer, arbejdstagerorganisationer og ministerier. Der skal også nedsættes et borgerring, hvor borgerne skal kunne få deres stemme hørt i tilrettelæggelsen af klimapolitikken. For RBT som en NGO bliver det interessant at se, hvorledes denne del af Klimaloven om NGO- og borgerinddragelse bliver virkeliggjort.

Det socialdemokratisk – og borgerlige – fodaftryk i aftalen ses stærkest i denne centrale passus om omkostningseffektivitet og dansk konkurrencekraft:

"Indfrielsen af Danmark klimamål skal ske så omkostningseffektivt som muligt, under hensyntagen til både den langsigtede grønne omstilling, bæredygtig erhvervsudvikling og dansk konkurrencekraft, sunde offentlige finanser og beskæftigelse. Dansk erhvervsliv skal udvikles og ikke afvikles. Danmark skal vise, at vi kan lave en grøn

omstilling og samtidig bibeholde et stærkt velfærdssamfund, hvor sammenhængskraften og den sociale balance sikres. De tiltag, vi skal anvende for at reducere udledningen af drivhusgasser, skal medføre reelle, indenlandske reduktioner, men vi skal samtidig sikre, at danske tiltag ikke blot flytter hele drivhusgasudledningen uden for Danmarks grænser.”

<https://kefm.dk/media/12965/aftale-om-klimalov-af-6-december-2019.pdf>

## **Finanslov 2020**

Finansloven for 2020 blev aftalt den 2. december 2020 mellem regeringen og partierne RV, SF, EL og Alternativet. Transporten, som ikke fik en særlig fremtrædende plads, blev omtalt i to afsnit: En styrket grøn omstilling og Kollektiv trafik. Der blev afsat en pulje på 75 mio. kr. til omstilling mod grønne busser, en pulje på 50 mio. kr. til fremme af cyklisme, den planlagte afgiftsstigning for elbiler i 2020 blev annulleret, og der blev samlet sat 173,7 mio. kr. af til kollektiv trafik, primært i form af en rebudgettering af en række ordninger til takstnedsættelser i forliget om Bedre og Billigere kollektiv trafik. Ingen flyafgifter blev aftalt, mens etablering af nattog blev nævnt som et område, der skulle undersøges.

[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjD\\_u3mw8LoAhVOzqQKHTFADkUQFjABegQIAhAB&url=https%3A%2F%2Fwww.regeringen.dk%2Fmedia%2F7705%2Faftale-om-finansloven-for-2020.pdf&usg=AOvVaw0FbJD\\_9Wh-fL0j3lpYFLMx](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjD_u3mw8LoAhVOzqQKHTFADkUQFjABegQIAhAB&url=https%3A%2F%2Fwww.regeringen.dk%2Fmedia%2F7705%2Faftale-om-finansloven-for-2020.pdf&usg=AOvVaw0FbJD_9Wh-fL0j3lpYFLMx)

## **Udmøntning af finanslovsaftalen inden for den kollektive trafik 2. april 2020**

Udmøntningen af finanslovsaftalen til initiativer inden for den kollektive trafik fandt sted i form af en aftale den 2. april 2020 mellem regeringen, RV, SF, EL og Alt (ved Josephine Fock).

I pressemeddelelsen fra Transportministeriet ”Politisk aftale skal forbedre den kollektive trafik” fremhævedes følgende elementer af aftalen:

Regeringen, RV, SF, EL og ALT er enige om at udmønte 361 millioner kr. fra finansloven til en forbedring af den kollektive trafik. Pengene skal bruges på takstnedsættelser til unge og ældre, flere tog mellem Øst- og Vestdanmark, nattog mellem Danmark, Tyskland, Sverige og Belgien, et fælles stationsanlæg ved Ny Ellebjerg, medfinansiering af ny busterminal i København, en ny rolle for Passagerpuls og cykelfremme.

Aftalens elementer fremgår af nedenstående tabeloversigt:

Tabel 1. Udmøntning af reserve til initiativer inden for kollektiv trafik

Mio. kr. (2020-pl)		2020	2021	2022	2023	I alt
<b>I alt til prioritering</b>		<b>98,7</b>	<b>87,1</b>	<b>89,2</b>	<b>110,6</b>	<b>385,6</b>
1.	Nedsættelse af egenbetalingen på ungdomskort til unge mellem 16 og 19 år uden for uddannelse og studerende på videregående uddannelser	15	30	30	30	<b>105</b>
2.	Takstnedsættelser for pensionister	-	25	25	25	<b>75</b>
3.	Flere landsdelstog mellem Øst- og Vestdanmark	-	20	20	20	<b>60</b>
4.	Etablering af rådgivningscenter for cykelfremme for virksomheder	2	2	2	2	<b>8</b>
5.	Ny rolle for Passagerpuls	6,5	6,5	6,5	6,5	<b>26</b>
6.	Etablering af nattog i Danmark koordineret med Sverige, Tyskland og Belgien	-	5	5	5	<b>15</b>
7.	Medfinansiering af busterminal i København	20	-	-	-	<b>20</b>
8.	Ny Ellebjerg station	52	-	-	-	<b>52</b>
<b>I alt</b>		<b>95,5</b>	<b>88,5</b>	<b>88,5</b>	<b>88,5</b>	<b>361</b>
<b>Til fortsat disponering</b>		3,2	-1,4	0,7	22,1	24,6

<https://www.trm.dk/media/4514/fl20-kollektiv-trafik-aftaletekst-justeret0204.pdf>

### Energistyrelsens basisfremskrivning 2019

Energistyrelsens basisfremskrivning 2019 er styrelsens bud på, hvordan fremtiden vil tegne sig, hvis der *ikke* besluttet andre tiltag på klima- og energiområdet end dem, som Folketinget har besluttet med udgangen af maj 2019. Den årlige basisfremskrivning anvendes bl.a. af Klimarådet som udgangspunkt for sit arbejde med at fastlægge nødvendige tiltag for at nå 70 pct. målsætningen for drivhusgasreduktion i 2030.

Overordnet forventes Danmarks drivhusgasudledninger i 2030 at være faldet med 46 pct. ift. FN's basisår 1990 under fravær af nye tiltag.

Energistyrelsen resumerer omkring salg af elbiler, at der i 2018 blev solgt 1.545 elbiler og 3.128 plug-in hybridbiler, hvilket svarer til en samlet andel på 2,1 pct. af et samlet salg på 218.565 personbiler (De Danske Bilimportører, 2019).

### Basisfremskrivningens hovedpunkter omkring transport opsummeres i følgende hovedpointer:

- Transportens endelige energiforbrug stiger omkring 0,2 pct. årligt frem mod 2030.
- Andelen af fossile brændstoffer i transportens energiforbrug falder fra 95 pct. i 2017 til 92 pct. i 2030.

- VE-andelen i transporten (RES-T) stiger til 19 pct. i 2030 baseret på VE-direktivets beregningsmetode.
- Salget af elektrificerede køretøjer forventes at stige jævnt og vil udgøre omkring 22 pct. af det samlede nybilsalg og knap 9 pct. af den samlede bestand af person- og varebiler i 2030, hvilket svarer til omkring 300.000 elektriske person- og varebiler i 2030.

Der er væsentlig usikkerhed knyttet til elektrificerede køretøjers andel af nybilsalget frem mod 2030.

- Elforbruget i transporten stiger omkring 13 pct. årligt frem mod 2030. Elforbruget i vejtransporten vil svare til elforbruget i jernbanetransporten i 2030.

[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiVlpzc2L\\_oAhVHnqQKHRT6CcgQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fens.dk%2Fservice%2Ffremskrivninger-analyser-modeller%2Fbasisfremskrivninger&usq=AOvVaw3kdRT31a7A3emrQuQpbLSe](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiVlpzc2L_oAhVHnqQKHRT6CcgQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fens.dk%2Fservice%2Ffremskrivninger-analyser-modeller%2Fbasisfremskrivninger&usq=AOvVaw3kdRT31a7A3emrQuQpbLSe)

## To rapporter fra Klimarådet og efterfølgende pressemøder

### **Status for Danmarks klimamålsætninger og -forpligtelser 2019” november 2019**

Klimarådet med den ny formand Peter Møllgaard i spidsen præsenterede sin rapport på et to-delt pressemøde fredag den 29. november 2019 i Eigtveds Pakhus, den første del med spørgsmål fra pressen, som ikke demonstrerede nogen særskilt stor indsigt i problematikken, andel del med spørgsmål fra deltagende ”organisationer”. Kjeld A. Larsen deltog som repræsentant for RBT.

Følgende klip fra Klimarådets hovedkonklusioner og anbefalinger demonstrerer, at tempoet i den grønne omstilling skal øges voldsomt, såfremt den nye klimamålsætning skal indfries, at Danmark ikke anvender kvote annulleringer, en advarsel mod at satse på biomasse, som ikke er bæredygtig, herunder biomasseressourcer til transportsektoren, en satsning på elbiler og udrulning af ladestandere, introduktion af afgift på flyrejser, men en egentlig strategi for transportsektorens omstilling udskydes til senere:

”Den seneste basisfremskrivning viser, at uden yderligere tiltag vil Danmarks udledninger af drivhusgasser falde markant langsommere mellem 2020 og 2030, end de er faldet historisk set. Tempoet i den grønne omstilling skal øges kraftigt og endda være højere end hidtil, hvis det nye 70-procentsmål i 2030 skal nås. Der vil i 2030 mangle reduktioner svarende til 19 mio. ton CO<sub>2</sub>e, hvis ikke der gennemføres yderligere tiltag. Det betyder, at Danmark i 2030 i fravær af ny politik vil udlede 83 pct. mere, end målet tilsiger. Klimarådet anbefaler, at tiltag til opfyldelse af 70-procentsmålet skal bidrage med reelle reduktioner i Danmark. Derfor anbefaler Klimarådet, at målet ikke bør kunne opfyldes ved at bruge kvoteannulleringer og med anvendelse af biomasse, der ikke er klimabæredygtigt. Desuden bør udledninger og optag fra arealanvendelse og skove medregnes opgjort efter FN’s metode for at være konsistent med 2050-målet om netto-nuludledninger.”

”Danmark vil ikke nå forpligtelsen for vedvarende energi i transportsektoren i 2030 med den nuværende politik, og det er heller ikke oplagt, at det automatisk nås som en del af 70 pct.-målet. Det skyldes, at EU stiller et særligt krav til andelen af avancerede biobrændstoffer i energiforbruget til transport på 3,5 pct. Danmark ser ud til at nå ca. 2-2,5 pct. avancerede biobrændstoffer ifølge basisfremskrivningen. Klimarådet finder udformningen af forpligtelsen uhensigtsmæssig, da den er teknologispecifik og tvinger transportsektoren i en bestemt retning. Det er uheldigt af to grunde: For det første peger langt de fleste



analyser på, at vejtransporten primært bør elektrificeres, og for det andet bør den begrænsede biomasseressource prioriteres til de områder, hvor der ikke er gode alternativer. Men uanset forpligtelsens udformning anbefaler Klimarådet:

□ At der snarest laves en strategi for opfyldelsen af 2030-forpligtelsen om vedvarende energi i transportsektoren, der sikrer synergi med 70 pct.-målet. Denne strategi kan med fordel indgå i den overordnede sektorstrategi for transportsektoren, som Klimarådet anbefaler, at en ny, revideret klimalov skal forpligte regeringen til at lave.”

”Alvoren i klimakrisen er gået op for mange, og Danmark har internationalt lagt sig i front med ambitiøse udmeldinger fra både politikere og den private sektor. Opfyldelse af målene kræver konkret handling, også på helt kort sigt. Derfor indeholder analysen et udvalg af nogle af Klimarådets tidligere anbefalinger, som med fordel kan igangsættes snarest muligt. Det drejer sig især om:

”□ Elbilsalget bliver et vigtigt element i omstillingen af transportsektoren, fordi det er den teknologi, der er længst fremme i forhold til omkostningseffektivitet. Derfor bør regeringen give et betydeligt økonomisk skub til elbiler og andre nuludslipbiler, og der bør laves en plan for udrulning af ladestandere, så det sikres, at forsyningsinfrastrukturen udbygges i takt med stigningen i elbilsalget.”

”□ Danmark bør indføre en afgift på flyrejser som første skridt i retning af en fælles europæisk regulering, der i højere grad end en passagerafgift giver incitamenter til luftfarten og flyindustrien til at nedbringe drivhuseffekten for den enkelte flyrejse.”

## ”Kendte veje og nye spor til 70 procents reduktion” marts 2020

Klimarådet præsenterede – med stor offentlig bevågenhed – sin rapport ”Kendte veje og nye spor til 70 procents reduktion. Retning og tiltag for de næste ti års klimainsats i Danmark” på et pressemøde mandag den 9. marts 2020 i Eigtveds Pakhus. Rapportens forfattere blev generelt rost for en solid arbejdsindsats og klimarådets konklusioner for at være ambitiøse. Denne gang havde transporten, med Niels Buus Kristensen som pennefører, fået en mere fremtrædende placering. Hoveddrivkraften bag opnåelse af den nødvendige CO<sub>2</sub>-reduktion skal ifølge klimarådet være forøgede CO<sub>2</sub>-afgifter på alle samfundets områder, herunder transporten, en generel stigning til 1.500 kr./ton CO<sub>2</sub>.

Det centrale element i konklusionerne er de to spor mod målopfyldelsen: implementeringssporet og udviklingssporet, der defineres således i rapporten:

### ”Vejen mod 70 pct. kan med fordel tænkes i to spor

Rapporten deler omstillingen og målopfyldelsen op i to spor. Det første spor kan ses som en skærpet indsats inden for det, vi som samfund allerede gør nu. Her er der blandt andet tale om øget anvendelse af kendte omstillingselementer med fokus på tekniske reduktioner af drivhusgasudledningerne, hvor en grøn teknologi erstatter eller begrænser brugen af en sort teknologi, men hvor vi dybest set producerer og forbruger nogenlunde de samme ting. Det gælder fx udskiftning af en benzinbil med en elbil eller et oliefyr med en varmepumpe. I dette spor skal reduktionerne tage mere fart allerede nu. Det kræver politisk implementering i form af konkrete virkemidler som for eksempel en ændret afgiftsstruktur, og derfor går sporet i denne rapport under betegnelsen *implementeringssporet*.

Parallelt hermed løber et andet spor, der kræver udvikling af nye og mere ukendte omstillingselementer, hvor uprøvede teknologier skal i spil, og hvor danskernes vaner og forbrug skal ændres mere gennemgribende i en klimavenlig retning. Dette spor betegnes *udviklingssporet*, hvilket understreger, at det kortsigtede politiske fokus her bør være på investering i den strategiske udvikling og planlægning af, hvordan disse omstillingselementer kan yde det nødvendige bidrag inden 2030. Frem mod 2030 og videre frem mod 2050

skal de enkelte omstillingselementer i udviklingssporet løbende overgå til implementeringssporet i takt med, at elementerne bliver udviklet, afprøvet og kommercialiseret, og i takt med, at nye virkemidler tages i brug for at realisere dem. Begge spor er af hastende karakter og kræver en lang række politiske tiltag. Vi har kun ti år til at nå 70-procentsmålet, og det skal gøres på en måde, der samtidig bidrager til klimaneutralitet senest i 2050. Der skal altså både implementeres og udvikles nu.”

Rapportens to tabeller om reduktionsmuligheder inden for de to spor fortæller, at Niels Buus Kristensen, hvad reduktioner på transportområdet angår, stort set kun har det samme skud i bøssen: elbiler og endnu flere elbiler. Transportens bidrag i implementeringssporet med 1 mio. elbiler kan bidrage med 2,3 mio. ud af en samlet reduktion på 10,9 mio. tons CO<sub>2</sub>e. I udviklingssporet med en elbilpark på 1,5 mio. kan transportsektoren via elbil indsats bidrage med en yderligere reduktion på 0,8 mio. ton ud af et samlet reduktionspotentiale på 8 mio. ton CO<sub>2</sub>e. Derudover kan transporten bidrage med yderligere 1,7 mio. tons CO<sub>2</sub>e, bl.a. via CO<sub>2</sub>-afgift på antal kørte km.

## Implementeringssporet:

Tabel 1.1 Omstillingselementer og reduktioner i implementeringssporet

Sektorer	Omstillingselementer				
Gas	1,1	Mere biogas i naturgasnettet (0,8)	Opgradering fremfor elproduktion (0,3)		
Transport	2,3	Elbiler (1,5)	Elvarebiler (0,5)	CO <sub>2</sub> -neutrale lastbiler (0,2)	CO <sub>2</sub> -neutrale rutebusser (0,1)
Jordbrug	2,3	Udtagning af kulstofrige jorder (1,4)	Forbedret gyllehåndtering (0,4)	Ændret foder til malkekvæg (0,2)	Omlægning af produktionsarealer (0,4)
Bygninger	1,5	Energirenovering af bygninger (0,2)	Varmepumper (0,7)		Tilslutning til fjernvarme (0,5)
El og fjernvarme	1,7	Sortering af plast (0,7)	Kuludfasning (0,7)	Udfasning af olie og gas (0,3)	
Industri	1,9	Energibesparelser (0,4)	Elektrificering, herunder varmepumper (0,5)	Biomasse til proces (0,3)	Grøn cement og omstilling fra kul og koks til gas (0,7)
Miljø	0,2	Reduktion af udslip fra biogasanlæg (0,2)			
<b>I alt</b>	<b>10,9</b>				

Anm. 1: Tallene i tabellen angiver reduktionen i 2030 i mio. ton CO<sub>2</sub>e relativt til basisfremskrivningen.

## Udviklingssporet:

Tabel 1.2 Omstillingselementer og reduktioner i udviklingssporet

	Reduktionspotentiale i 2030 mio. ton CO <sub>2</sub> e	Sandsynlighed
CCS på biogas	1,2	Høj
CCS på affaldsanlæg	1,1	Høj
CCS på industrianlæg	1,2	Høj
CCS på biomassekraftvarmeanlæg	1,0	Høj
Flere elbiler (1,5 mio. i 2030)	0,8	Lav
Effekt af CO <sub>2</sub> -afgift på antal kørte km	0,7	Høj
Yderligere reduktion af antal kørte km	0,8	Lav
Yderligere reduktioner fra den tunge transport	0,2	Medium
Ændrede fødevarer og ny teknologi i landbruget	2,0	Medium
Elektrificering af boreplatforme	0,5	Medium
Elektrificering og brint på raffinaderier	0,3	Høj
Hydrogenering af diesel	0,3	Lav
Brint i gasnettet	0,1	Medium
Elektrificering og brint til indenrigsfærger og -fly	0,2	Medium
Elektrificering af motorvejsnettet – ellastbiler	0,2	Lav
Øget udbygning med biogas	0,9	Høj
Mindre dieselforbrug i bygge- og anlægssektoren	0,1	Høj
Mindre dieselforbrug i landbrugs- og skovmaskiner	0,2	Medium
Pyrolyse til biokoks og produktion af brændsler	4,0	Lav
<b>Samlet reduktionspotentiale</b>	<b>15,8</b>	
<b>Sandsynlighedsvægtet reduktionspotentiale</b>	<b>8</b>	

- Anm. 1: Sandsynlighedsvurderingen går på, om udviklingen når et tilstrækkeligt stadie til, at omstillingselementets potentiale kan realiseres, uden at omkostningerne bliver urimeligt høje.
- Anm. 2: Det sandsynlighedsvægtede potentiale er udregnet med sandsynlighederne 10 pct. for *Lav*, 50 pct. for *Medium* og 90 pct. for *Høj*. For omstillingselementet *Effekt af CO<sub>2</sub>-afgift på antal kørte km* er sandsynligheden dog sat til 100 procent.
- Anm. 3: Der er generelt et begrænset overlap mellem de forskellige potentialer. Men fx vil flere elbiler og færre kørte bil-km have et overlap.

På pressekonferencen deltog Kjeld A. Larsen på vegne af RBT. På sit spørgsmål om en bredere vifte af indsatser på transportområdet i overensstemmelse med den treleddede strategi at undlade, at skifte og at forbedre forsvarede Niels Buus Kristensen elbilstrategien som den eneste virkningsfulde for at komme i mål.

Efter pressemødet udformede Kjeld i samarbejde med Poul Kattler et læserbrev om den utilstrækkelige elbilstrategi på transportområdet, som desværre ikke blev bragt i hverken Politiken eller Information, og som derfor landede på RBT's hjemmeside. Her følger indledningen:

”Så kom den, Klimrådets rapport med titlen ”[Kendte veje og nye spor til 70 procents reduktion](#)”, et for hovedparten interessant udspil til regeringen på dens vej mod en klimahandlingsplan. Men på et vigtigt område svigter rapporten: Omstillingen af transportområdet. Der er stort set kun ét skud i bøssen, nemlig satsning på elbiler. For at få gang i salget af elbiler, anbefaler Klimrådet bl.a., at regeringen skal annoncere et stop for salg af fossilbiler fra 2030.

Udgangspunktet for vores kritik er, at elbilen – ved en beregning fra vugge til grav – udleder omkring halvt så meget CO2 som en fossilbil. Og dertil kommer, at elbilen fylder lige så meget som en fossilbil, således at trængselsproblemet ikke formindskes; ej heller støjrproblemer og forurening med ultrafine partikler fra dæk og bremses reduceres i tilstrækkeligt omfang.

Mere progressive transportforskere – herunder eksperter hos EU's Miljøagentur på Kgs. Nytorv – anbefaler en lang række værktøjer til en nødvendig reduktion af specielt bilpendlertrafikken inden for en treleddet strategi: undlad (at køre), skift (til mere bæredygtige transportformer) og opgrader/forbedr (eksisterende teknologier). Elbilen hører til sidstnævnte kategori.

<http://baeredygtigtrafik.dk/klimaraadets-anbefalinger-marts-2020-der-er-brug-for-mange-flere-groenne-virkemidler-paa-transportomraadet/>

## **Men så kom coronakrisen og statsministerens nedlukning af Danmark**

Med Danmarks gradvise nedlukning fra fredag den 13. marts 2020, først for to uger, dernæst frem til og med 13. april efter påske iværksattes en række nye situationer og opstod en række nye ord i en ganske ny hverdag for den danske befolkning: coronavirus, COVID-19, inddæmning, lukning af virksomheder, hjælpepakker, arbejdsløshed, økonomisk tilbageslag, forbud mod forsamling, karantæne, selvisolation, værnemidler, ansigtsmaske, håndsprit, hudsult. Set med trafikøjne skete der store ting: den offentlige transport gik ganske i stå, biltrafikken reduceredes med omkring halvdelen, hvorfor også luftforureningen faldt, flytrafikken gik næsten i stå, og planerne for udbygningen af Københavns lufthavn blev midlertidigt skrottet. Alt i alt en meget ulykkelig situation med mange dødsfald, men samtidig konstateres det kloden rundt, at der dør færre af luftforurening i de store bysamfund som følge af mindsket luftforurening end de tilsvarende dødsfald som resultat af COVI-19.

I takt med coronakrisens tilspidsning er der blandt opinionsdeltagere samtidig fremkommet en diskussion af, hvad der vil ske og hvad vi politisk som samfund ønsker der skal ske post-corona med udgangspunkt i den erhvervede indsigt under kriseforløbet og med udsigten til den tiltagende klimakrise. Globaliseringen har skabt forøgede strømme af kapital, varer, arbejdskraft og information og generel økonomisk vækst, men kapitalkoncentrationen har samtidig skabt regional og økonomisk ulighed i et omfang, som har sat den nationale stabilitet over styr. Den neoliberale dagsorden og markedsfundamentalismen er sat på pause. EU er blevet svækket, nationalstaterne tiltager sig stadig med magt på bekostning af det internationale samarbejde. Forskere og tænkere som Thomas Piketty, Branco Milanovic og Slavoj Zizek med venstreorienteret observans er blevet de nye guruer. Hvordan skal vi indrette det internationale samfund, hvilken rolle skal staten og civilsamfundet spille post-corona? Hvor og under hvilke naturbetingelser skal fremtidens produktion og service foregå, hvilke kollektive transportinfrastrukturprojekter skal vi investere i, behøver vi som arbejdstagere og borgere at transportere os så meget som før krisen, og med hvilke transportmidler, det er bl.a. disse spørgsmål via som transport NGO skal være med til at stille og besvare i den nære fremtid, dvs. nu!

## **DI: ”Danmark ud af krisen – tilbage til grøn vækst” april 2020**

Så kom DI på banen med 70 forslag til en samlet sum på 88 mia. kr., som staten skal punge ud med i 2020-2021 for at få samfundet økonomisk på køl igen. Planen rummer mange gode initiativer, men selvfølgelig dukker de velkendte motorvejsprojekter op igen. Den grundlæggende præmis er en lempelse af alle udgifter for det private erhvervsliv, som skatteborgerne generelt skal betale, og planen er således en kraftig afspejling af, hvor stor en rolle staten spiller/kan spille i den kapitalistiske økonomi. Det ville have været på sin plads for DI også at vise samfundssind, eksempelvis ved at foreslå medlemsvirksomhederne at undlade at udbetale udbytter til aktionærene i den kommende periode.

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjKgofXyNboAhVJMewKHWeKDZsQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fwww.danskindustri.dk%2Fom-di%2Fkontakt-os%2Fpresse%2Farkiv%2Fpressemeddelelser%2F2020%2F4%2Fdi-fremlagget-milliardplan-for-danmarks-vej-ud-af-krisen%2F&usq=AOvVaw03QBiBMheVg4sp2R17G6L3>

### **To nye klimapartnerskabs rapporter, nr. 14 og 15**

Og vi er allerede i gang i form af to yderligere tilbud om klimapartnerskaber til den socialdemokratiske mindretalsregering og offentligheden i øvrigt.

**Klimapartnerskab rapport nr. 14 fra NOAH-trafik og RBT** blev offentliggjort tirsdag den 7. april, sendt til politikere i bl.a. FT's Transportudvalg, til Klimarådet, pressen og lagt på RBT's hjemmeside. Rapporten blev præsenteret således:

#### **Klimapartnerskab om persontransport**

Ingen bad om den, men hér er den 14. klimapartnerskabs rapport, nemlig om indenlandsk persontransport. Rapporten piller ved den hellige ko, nemlig den klima- og miljøskadelige bilisme. Rapporten er udarbejdet i samarbejde mellem NOAH Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik.

Regeringen sætter kikkerten for det blinde øje, hvis den for persontransporten alene følger anbefalingerne fra Klimarådet.

Elbiler er nemlig blevet gjort til nærmest eneste løsning på persontransportens reduktion af CO<sub>2</sub>.

Os bag denne rapport er ikke imod elbiler som sådan. Tværtimod. Elbilerne skal snarest indtage deres plads i persontransporten. De er bare ikke så grønne, som det lyder som om, og de kan langt fra løse alle problemer i sektoren.

Klimarådet opgiver mulighederne for at persontransporten kan leve op til 70% reduktionskravet. Det synes vi er helt uambitiøst.

Med 10 helt konkrete forslag peger den 14. klimapartnerskab rapport på, hvad der skal til, så persontransporten kan

- Komme i mål med de ønskede CO<sub>2</sub>-reduktioner
- Skaffe os bedre luftkvalitet, mindre støj og større trafiksikkerhed

- Mindske biltrængslen i by og på land
- Bevare mobilitet, men den skal være grøn

[Se hele rapporten](#)

## Fremsynede bidrag med betoning af klimakrisen

Nedenfor henvises til fremsynede bidrag fra to opinionsdannere

**Mogens Lykketoft: ”Drop husholdningslogikken. Nu skal staten til at stifte gæld. Masser af gæld”,** kronik i Politiken den 18. marts 20120

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwi p-ig0cnoAhXFwKQKHbntA6wQFjABegQIAhAB&url=http%3A%2F%2Flykketoft.dk%2Fdrop-husholdningslogikken-nu-skal-staten-til-at-stifte-gaeld-masser-af-gaeld%2F&usg=AOvVaw0CJEyvLZJN3wd79mpJcypO>

**Christian Wegener Jørgensen: ”Lad os bekæmpe folkesundhedens hovedfjender, ikke kun COVID-19”,** kommentar i Information den 31. marts 2020

[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj lueuD1cnoAhWH-6QKHWB3AuwQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fwww.information.dk%2Fdebat%2F2020%2F03%2Ftaenk-coronakrisen-gav-bekaempe-folkesundhedens-hovedfjender&usg=AOvVaw0bxUy00M85\\_0Ef\\_EX8VBD9](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj lueuD1cnoAhWH-6QKHWB3AuwQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fwww.information.dk%2Fdebat%2F2020%2F03%2Ftaenk-coronakrisen-gav-bekaempe-folkesundhedens-hovedfjender&usg=AOvVaw0bxUy00M85_0Ef_EX8VBD9)

## 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

### Arbejdet omkring international passagertransport

Som det fremgår ovenfor, så er ambitionerne for CO2 reduktioner for den grænseoverskridende transport ikke inkluderet i regeringens klimastrategi, og næppe heller i den opfølgende klimahandlingsplan. Vi skal fremover gøre vores for at alle dele af transportens udledninger bliver taget i betragtning, både for international fragt- og passagertransport.

Men når det er sagt, så skal vi da nævne, at der her til sidst i beretningsåret er opnået to små sejre på mærkesager, som RBT har beskæftiget sig med i flere år.

**Aftalen om genindførelse af nattog** med en konkret tidsplan og økonomisk bevilling (fra den politiske aftale, der er nævnt ovenfor med det blå skema) er i al fald en mærkesag. Og med ”hjælp” fra Corona epidemien så **har Københavns Lufthavn foreløbigt skrinlagt deres udvidelsesplaner.**

Sagen om nattog har vel nærmest haft en ikonisk plads i vores hjerter. Og vi kan virkelig takke os selv for at det er kommet så langt. Der er blevet brugt rigtig mange

kræfter og hjerteblod på den sag i de foregående år. Nu gælder det om ikke at sætte os på hænderne, og derfor arbejdes der netop i skrivende stund med en rapport (som er blevet kaldt **den 15. klimapartnerskabsrapport**) om omlægning af international passagertrafik til/fra Danmark fra fly til tog for at reducere CO<sub>2</sub>e udledningerne. Rapporten vil se dagens lys inden generalforsamlingen (følg med på vores hjemmeside) og udgivelsen er ikke mindst timet til at ramme det politiske og administrative niveau inden der kommer en endelig rapport fra svenske Trafikverket om praktisk introduktion af nattog. Det gælder om at hæve ambitionsniveauet fra blot at sætte ét tog i gang, til at se det hele i et større perspektiv. Det er vores helt alvorlige opfattelse, at tog i Europa kan erstatte flyvning. Ikke i ét hug, men over en årrække, samtidig med at der investeres i forbedret infrastruktur (hastighed og kapacitet) og i at indsætte mange flere tog og nattog gerne med subsidier mellem de største Europæiske byer.

Beretningsåret bød på en længe ventet omlægning af Hamborg trafikken, så efter køreplansskiftet i december skal alle rejsende med tog via Padborg. Køretiden er endda en anelse kortere end via færgen. Omlægningen skyldes de omfattende sporspærringer på Sydbanen, og kommer i al fald et år for sent. Hamborg forbindelsen vil få glæde af nye, lækre vogne og de nye EB-lokomotiver fra 2023. Indtil da må vi nøjes med IC3 togsæt. Vi skal kæmpe for bedre service ombord, og der er allerede kapacitetsproblemer, som DSB må gøre noget ved efter Corona.

Flyvning og internationale tog hænger nøje sammen. Det er billig-flyene, der har udkonkurreret togene på distancer >500-800 km, og de billige fly har skabt et stærkt forøget rejsevolumen og ændrede rejsemønstre for den del af befolkningen, der har råd til at rejse på ferie til udlandet måske 2-5 gange om året.

I beretningsåret har vi fået **ny optimisme om en fair og klimarigtig beskatning af flyrejser**. Der er både en folkelig og politisk vilje til at gøre noget, alle mener at der nok skal ske noget på området. Men to forhold gør sagen meget vanskelig: Det manglende tekniske fix hvad angår klimarigtige flybrændstoffer sætter tingene på spidsen. For i overskuelig fremtid så er der kun én vej, nemlig at reducere flyvningen dramatisk. Og afgifterne som folk vil acceptere, er formentlig langt mindre end de afgifter, som klimaet vil kræve for at reducere flyvningen. Videnskaben taler om afgifter på 100-500 USD per ton CO<sub>2</sub>e, Klimarådet siger 1.500 kr. (200 USD). Og holder vi os til klimarådets ret beskedne CO<sub>2</sub>e pris, så vil det betyde at en flybillet fremover bliver tre gange så dyr som nu. Indtægter fra flyafgifter giver til gengæld god plads til investeringer i tog, og tilrettelægges det fornuftigt over en årrække er det slet ikke urealistisk at fortsætte med at opdage Europa. Men rejseysten til de fjerne destinationer må og skal reduceres.

På det **internationale gods område**, så har Mærsk meldt ud at de agter at gøre deres flåde emissionsfri, så alle skibe indført fra 2030 er på fremdriftsmidler, der ikke skader klimaet. Mærsk forsøger at få IMO med på ambitionerne. De ved ikke endnu hvordan det skal gøres, men ambitionen er noget mere håndfast end hvad vi ser hos luftfarten. Den udvikling skal vi selvfølgelig ikke ukritisk lade os stille tilfreds med. Men den giver i al fald optimisme også for udvikling af færger, der kan give klimavenlige

forbindelser til øer som England, Irland, Island og øer i Middelhavet. Begrebet natfærger skal genintroduceres!

Organisatorisk ligger arbejdet med internationale tog og nattog i **Back-on-Track**, som har fået en uformel filial i Danmark, som har stået for den succesrige underskriftsindsamling, der gav 65.000 underskrifter. Back-on-Track.eu har haft en stor konference i Hamborg bydelen Altona i oktober 2019 og har afviklet vigtige møder med EU's organer (Parlament og Kommission) i januar 2020. Arbejdet bærer frugt, det er der ingen tvivl om.

Arbejdet omkring begrænsning af flyvning ligger i **Bevar Jordforbindelsen**, som er en del af den internationale bevægelse Stay Grounded. Bevar Jordforbindelsen havde fx en stor aktion i lufthavnen i efteråret og har i samarbejde med klimabevægelsen og superaktivister fra Extinction Rebellion mulighed for at markere sig både politisk og i gadebilledet fremover. Også på Amager er der opstået en stor opposition til den meldte udvidelse af lufthavnen, ligesom der har været en demonstration foran Sønderborg Lufthavn, der også vil udvide. Udvidelserne er nok sat i stå for en årrække, men derfor kan det sagtens tænkes at lovgivningsarbejdet omkring CPH-udvidelsen vil fortsætte, så heller ikke på den front kan vi sætte os på hænderne.

### **”Nu må vi ha’ bedre tog mellem de Skandinaviske hovedstæder”!**

I en tre-sproget skandinavisk skrivelse, dateret den 25. august 2019, henvendte Christer Wilhelmsson, formand for Svenska Järnvägsfrämjandet, Kjell Erik Onsrud, leder af For jernbane i Norge og Kjeld A. Larsen, formand for RBT, til nationale togselskaber, Nordisk Råd, transportministre, transportudvalg og pressen med budskabet og konkrete handlingsanvisninger på bedre togforbindelser mellem de skandinaviske hovedstæder.

[http://jernbane.no/nyheter/uploads/files/PDF/Felles%20uttalelse%20om%20bedre%20tog%20i%20skandivaie n%20\(dansk%20tekst\).pdf](http://jernbane.no/nyheter/uploads/files/PDF/Felles%20uttalelse%20om%20bedre%20tog%20i%20skandivaie n%20(dansk%20tekst).pdf)

### **Initiativer i forhold til EU-parlamentet efter valget i 2019**

EU-parlamentsvalget den 26. maj bragte nye medlemmer til Bruxelles. Vi vedtog derfor, at RBT skulle følge op på vore kontakter til gamle og nye parlamentsmedlemmer. Vores henvendelse til parlamentarikerne var toleddet, idet vi for det første gerne ville i kontakt med specielt de medlemmer af EU-parlamentet, som De Radikale og De Konservative havde fået valgt ind. I skrivelsen til de to partiers EP-medlemmer bad vi dem om at forholde sig til indholdet af den undersøgelse, som det flyvningskritiske netværk Stay Grounded gennemførte forud for Europa-Parlamentsvalget i maj 2019. Sigtet med denne undersøgelse var at få en pejling på, hvordan de politiske partier i en række EU-lande stiller sig til udbygningen af togforbindelserne på tværs af grænserne i Europa og initiativer og indgreb, der begrænser flyvning. Kortlægningen blev gennemført 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 tog afsæt i en række spørgsmål, som blev distribueret til



politiske partiers opstillede kandidater i en række EU-lande. I Danmark var det Rådet for Bæredygtig Trafik, som stod for undersøgelsen, bearbejdelsen af svarmaterialet og afrapporteringen og formidlingen af denne analyse. I vores opfølgende henvendelse til de konservative og radikale parlamentarikere spurgte vi dem, om de er enige i de deltagende, men ikke valgte partifællers svar på vores spørgsmål. For det andet vedtog vi at lave en henvendelse til samtlige EU-parlamentarikere, hvori vi præsenterer dem for Rådets ønsker til og policymarkeringer vedrørende den transnationale transport i Europa. Vi ville herudfra gerne lægge op til en dialog med de danske EU-parlamentarikere. Skrivelsen fra Rådet, der var dateret 16. juli 2019, sluttede med denne opsummering: ”Formålet med henvendelsen er også at gøre opmærksom på vores eksistens og vores engagement i disse sager. Vi gerne tilkendegive, at vi stiller os til rådighed med faglige og politiske input vedr. klimavenlig transport. Vi havde forestillet os, at vi kunne arrangere kontaktmøder med en eller flere af jer parlamentarikere, når I er i København, måske med 3-4 parlamentarikere, for hvert møde, og om muligt i løbet af august, når EU-parlamentet holder sommerferie. Vi ser meget frem til en dialog med dig omkring transportens klimadimension i lyset af den grønne omstilling på europæisk plan, og vi håber, at du vil mødes med os til detailldrøftelser af de udfordringer og hovedspørgsmål, som er opridset i det foregående.”

Desværre var vores henvendelse til de danske parlamentarikere i EU stort set frugtesløs. Der kom ingen anvendelige besvarelser. Der blev åbenbart ikke givet prioritet til behandlingen af vores henvendelse og oplæg til dialog. Vi blev med andre ord ikke taget alvorligt.

På denne baggrund og frustration herover sendte RBT's næstformand i starten af februar et debatindlæg til Ekstrabladet. Teksten gengives nedenfor. Det blev imidlertid ikke optaget i bladet.

*”I juli sidste år skrev jeg på vegne af mit græsrodsforum Rådet for Bæredygtig Trafik til de nyvalgte danske EU-parlamentarikere. Vi ville gerne i dialog med dem om klimavenlig transport – mindre flyvning og mere togdrift inklusive nattog – på europæisk plan. Vi oplyste, at vi gerne stillede os til rådighed med faglige og politiske input vedr. klimavenlig transport. Måske kunne vi mødes med parlamentarikerne, enkeltvis eller i grupper, når de var i København, og om muligt i løbet af august, EU-parlamentets sommerferieperiode. Men tror I, at vi har hørt noget? Nul respons fra parlamentarikerne i Bryssel! Nå jo, nogle standardformuleringer fra 2-3 assistenter, men ikke noget konkret svar på vores henvendelse. Det er simpelt hen for ringe. Men de er altså valgt her i Danmark, disse højt gagerede EP'ere. Og de skal knageme stå til rådighed, også for aktivister og græsrodder. Og ikke bare give fortrinsret til mappedyr, tjekkede lobbyister og repræsentanter for etablerede og pengestærke interesser.”*

*Leif Kajberg, næstformand, Rådet for Bæredygtig Trafik*

## Statslige/nationale niveau

### Artikler til Altinget Transports serie om transport og klima i 2019 og 2020

#### Artikel ved Kjeld A. Larsen:

Altinget Transport bragte onsdag den 15. maj 2019 artiklen ”**Rådet for Bæredygtig Trafik: Elbilen er vigtig, men der er bedre klimahåndtag.**” ”Debat: Regeringen og Socialdemokratiet har kastet deres kærlighed på elbilen, som et enkelt middel til at opnå klimagasreduktioner på transportområdet, mens de forbigår andre grønne klimatiltag og satsning på den kollektive transport”.

[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiNkqTkrov0AhWC16QKHV02ANUQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fwww.alinget.dk%2Ftransport%2Fartikel%2Fraad-et-for-baeredygtig-trafik-elbilen-er-vigtig-men-der-findes-bedre-klimahaandtag&usg=AOvVaw1iFa1Tlp\\_c9YAiHic0AeoK](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiNkqTkrov0AhWC16QKHV02ANUQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fwww.alinget.dk%2Ftransport%2Fartikel%2Fraad-et-for-baeredygtig-trafik-elbilen-er-vigtig-men-der-findes-bedre-klimahaandtag&usg=AOvVaw1iFa1Tlp_c9YAiHic0AeoK)

#### Artikel ved Ivan Lund Pedersen:

Altinget Transport bragte onsdag den 27. november 2019 artiklen ”**NOAH: Elbiler alene løser ikke biltrafikkens store belastninger.**” DEBAT: Siden 2006 er registreringsafgiften per bil faldet enormt. Det er nødvendigt at genoprette beskatningen af diesel- og benzinbiler, hvis man vil udfase dem. I stedet bør vi udbygge den kollektive trafik, skriver Ivan Lund Pedersen.

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiM34Kju8LoAhVEDuwKHY-gA-UQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fwww.alinget.dk%2Ftransport%2Fartikel%2Fnoah-el-biler-alene-loeser-ikke-biltrafikkens-store-belastninger&usg=AOvVaw2mVGIHryquR5BAf2xbHssU>

#### Artikel ved Leif Kajberg

Altinget Transport bragte onsdag den 26. februar 2020 artiklen ”**Rådet for Bæredygtig Trafik: Sådan bliver transporten klima- og miljøvenlig**”, DEBAT: Der skal meget til for at vende transportens klimapåvirkning. Blandt andet bør der investeres i tog og bus, fokuseres på byplanlægning, og vi bør flytte godstransporten på skinner, skriver Leif Kajberg.”

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiH3bfTkMfoAhXBsKQKHecuCSkQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fwww.alinget.dk%2Ftransport%2Fartikel%2Fraadet-for-baeredygtig-trafik-saadan-bliver-transporten-klima-og-miljoevenlig&usg=AOvVaw2yBIqmnfFVq7WjC5OZWDtY>

#### Artikel til Berlingske Tidende fredag den 19. juli 2019

##### **Kjeld A. Larsen og Leif Kajberg: ”Vores opfordring til motorvejsborgmestrene: Tag klimaproblemerne alvorligt”**

”Borgmestrene burde tænke klimahensyn ind i de politiske processer fremfor blot pr. automatgear at forsøge at løse mobilitets- og trængselsproblemerne med flere motorveje”.

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiegfaSrovoAhULDOWKHRv5B9sQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fwww.berlingske.dk%2Fkommentarer%2Fvores-opfordring-til-motorvejsborgmestrene-tag-klimaproblemerne&usg=AOvVaw1QEymGE67rayk0SwAu07cS>

## **Årsmøde i ”Broen til fremtiden” og udarbejdelse af rapport om transport**

Netværket ”Broen til Fremtiden”, som består af en række fagforbund og NGO’er med grøn omstilling som formål, afholdt sin første årskonference torsdag den 24. oktober 2019 i den gamle Radiorådssal i den tidligere DR TV-Byen i Gyngemosen.

En arbejdsgruppe på seks personer blev oprettet på initiativ fra Poul Kattler for sammen at udarbejde et indspark til politik og konkrete forslag til en bæredygtig transportomstilling målrettet forhold på arbejdsmarkedet til netværket ”Broen til Fremtiden”. Gruppen, som bestod af Svend Poulsen, formand for IDA Rail og Ansat hos COWI, Tommy O. Jensen, bestyrelsesmedlem IDA Rail, Pernille Hagedorn-Rasmussen, IDAs sekretariat, Ivan Lund Pedersen, NOAH Trafik, Kjeld A. Larsen, RBT og Poul Kattler, DM og RBT, mødtes i august og september og færdiggjorde sit udspil forud for årsmødet i ”Broen til Fremtiden”.

<http://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2020/03/Broen-til-Fremtiden-transportworkshop-oplaeg.pdf>

Umiddelbart efter afholdelse af årsmødet udsendtes ”**Udtalelse fra årskonferencen i Broen til fremtiden på FN-dagen den 24. oktober**” med følgende indledende afsnit:

”Medlemsorganisationerne i Broen til fremtiden er samlet til årskonference for første gang. Det er den bredeste alliance i fagbevægelsens historie, hvor man er gået sammen med forskernetværk samt grønne og sociale bevægelser. Broen til fremtiden arbejder målrettet for, at Danmark bliver CO<sub>2</sub>-neutralt i 2040. Derfor er vi positivt stemte over for regeringens målsætning om at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen i Danmark med 70 procent i 2030. Men nu er tiden inde til handling, og vi vil selvfølgelig gerne indbyde til samarbejde om hvordan. Hvis man virkelig ønsker at gøre en forskel, mener vi, at den grønne omstilling og FN’s Verdensmål skal tænkes ind i alle aspekter af danskernes arbejds- og hverdagsliv. Derfor vil vi have klimaarbejdet ud på de enkelte arbejdspladser og bidrage til løsninger, der bygger på bred forståelse, opbakning og handling.”

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiTI4OAgJ3oAhXOy6QKHe7BDpwQFjAAegQIARAB&url=http%3A%2F%2Fbroentilfremtiden.dk%2FUdtalelse%2520fra%2520%25C3%2585rskonferencen.pdf&usq=AOvVaw3dBOEYr16YV9xTUy5fbqPa>

## **Deltagelse i DI Transports ”Transportens Dag 2019”- intelligent grøn omstilling**

Som sit bidrag til debatten om ”grøn omstilling” arrangerede DI Transport onsdag den 25. september 2019 i Industriens Hus et arrangement ”Transportens dag 2019 – intelligent grøn omstilling”. Fra RBT deltog Poul Kattler og Kjeld A. Larsen. Poul rundsendte følgende notat fra arrangementet:

”Benny Engelbrecht: Ikke færdig med overvejelserne om fly; S er ikke interesseret i såkaldte fiskale løsninger (læs: passagerafgifter), men har fokus på CO<sub>2</sub>-reduktioner (læs: de radikales forslag).

Ulrik Dan Wender, ATP, som svar på mit spørgsmål om udvidelse af CPH: Var

tydeligvis ikke begejstret for spørgsmålet - selvom han sagde det modsatte. Sektoren udvikler sig i den rigtige retning, mente han... Over tid. Man må sige at det er et "figenblads-argument". ATP er tydeligvis sårbar på dette spørgsmål, og vi må gå videre med det!

Lars Wigelstorp Andersen, SAS: I 2030 vil vi have reduceret vores belastninger, opnået med 25% reduktioner ved nye fly (50 mia SEK) samt biobrændstof op til 20% i 2030 (genanvendt fritureolie, som kunderne skal tilkøbe, 3-4 gange så dyrt som jetfuel). Satser på at kunderne er villige til frivilligt at betale noget mere. Til politikerne: Vent endelig med at gøre noget, lade det foregå i regi af EU's genforhandling af kvotesystemet (senest 2023). Og jo, da. Vi betaler skam afgift på brændstof via kvoterne, og nævnte et meget beskedent samlet beløb. Og skal det absolut gøres nationalt, så gør det så den grønne omstilling støttes og støt dem (læs: SAS), der gør noget.

Thomas Jensen (S-ordfører): Med en Kattegat Bro (inkl. tog) så bør indenrigsluftfart på sigt være overflødig. Afgifter må på det fossile brændstof og således stimulere kommende grønne brændstoffer. Vi må se hvor vi kan få det balanceret politisk. Løbende og bindende reduktionsmål også for transportsektoren. (meeeeen det lød nu ikke så stålsat...)

Susanne Zimmer (Å) og Kristian Pihl Lorenzen (V) også i panel, men her var der ikke noget overraskende at berette om.”

## **Deltagelse i ”Fremtidens transport 2020. Transportens klimaudfordringer – problemer og løsninger”**

Vanen tro blev den årlige transportkonference, arrangeret i fællesskab af IDA, DI Transport, TØF, its Danmark, Dansk Vejforening, Danske regioner og KL, i 2020 med arbejdstitlen ”Transportens klimaudfordringer – problemer og løsninger”, afholdt hos IDA på Kalvebod Brygge mandag den 27. januar 2020. Også i år lykkedes det at komme gratis med via kontakt i IDA, og Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen deltog for RBT. Programmet ses via nedenstående link:

[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKewib-arG18ToAhWQC-wKHTNyCm8QFjABegQIAhAB&url=https%3A%2F%2Fwww.toef.dk%2Fs%2FFremtidens\\_Transport\\_Program.pdf&usq=AOvVaw1pZyarJQ9b1oMYw8EvJzD0](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKewib-arG18ToAhWQC-wKHTNyCm8QFjABegQIAhAB&url=https%3A%2F%2Fwww.toef.dk%2Fs%2FFremtidens_Transport_Program.pdf&usq=AOvVaw1pZyarJQ9b1oMYw8EvJzD0)

Konferences oplæg kan ses på TØF's hjemmeside på nedenstående link:

<https://www.toef.dk/tidligere-arrangementer>

Nedenfor ses to uddrag fra Leif Kajbergs fyldige referat:

”Og så havde transportministeren indfundet sig efter en obligate forsinkelse, han havde vist været ude et sted for at besøge en skolepatrolje, og nu stod han på podiet, gik lidt rundt med ”sit sømandsskæg” (tror jeg nok den sprælske og hyperaktive moderator/debatbestyrer Lene Johansen på et tidspunkt om eftermiddagen verbalt

udstyrede Engelbrecht med). Og hvad sagde han? Jo han balancerede jo, som han skulle, mellem interesser og prioriteter. Jernbanen ja, klart nok, men vejinvesteringer var naturligvis et must. Og Engelbrecht havde da også hørt diskussionen mellem Knud Romer og en DSB-chef i P1. Og teknologien må vi jo også sættes vores lid til, sagde ministeren, electrofuels fx, og der skal jo også planlægges og investeres med tanke på mulige eksporteventyr. Og han holder da også tæt kontakt til sin ministerkollega Dan Jørgensen, tilføjede han. Svend Tøfting fra Nordjylland, der nu er forhenværende, stillede et spørgsmål vedr. mobilitetsplan og afgifter, men det blev ikke rigtig besvaret.”

”Der var lyspunkter og enkelte spændende indslag på konferencen, men alligevel fæstner indtrykket af march på stedet og lurepasseri sig. Til næste år, samme tid, og samme sted, starter en ny konference, og man vil måske kunne konstatere, at CO2-udslippet af transportsektoren fortsat bevæger sig opad. Vi vil ikke for alvor være kommet videre med de presserende planer og indgreb, der seriøst tager sigte på at vende udviklingen.”

## **RBT's kontakt til Passagerpuls**

### **Møde mellem Rådet og Passagerpuls**

Den 20. februar 2019 afholdt Rådet et møde med Passagerpuls, hvor følgende punkter blev drøftet:

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?

## **Den 27. november deltog Rådet i Passagerpulsens årsmøde med organisationerne i Interessentforum**

Her fortalte Passagerpulsens om højdepunkterne fra 2019, herunder arbejdet med at forhindre Movia i at fjerne de fysiske køreplaner fra stoppestederne, Passagerpulsens kampagne om stationer (se præsentationen), samt fejring af pendlernes 20-års jubilæum i november.

Desuden blev Passagerpulsens rapporter:

[Digital selvbetjening i den kollektive transport](#) og [Mobilitet i Tyndtbefolkede områder](#) drøftet.

Angående digital selvbetjening fremhævede Rådet, at køreplanen giver et bedre overblik, og kan også være reklame for bus og tog.

Angående mobilitet i udkantsområdet fremhævede Rådet, at mange kommuner prøver at skjule flexmuligheder, fordi det koster dem penge. De kan synliggøres via bl.a. rejseplanen, så flere kan få gavn af dem.

Passagerpulsens fortalte endeligt om deres undersøgelser om muligheden for at arbejde med for at skabe regionale passagerråd. Passagerråd vil være en uvildig forsamling af passagerer, der er forankret i et område/region og bidrager til udviklingen af den kollektive transport gennem dialog med trafikelskaber, udbydere, Passagerpulsens og politikere. Rådene repræsenterer alle passagerer, og er derfor ideelt sammensat af forskellige typer passagerer (pendlere, ældre, unge, handicappede, cyklister, lavfrekvente passagerer m.fl.). Det endelige setup er langt fra på plads. Der er således rig mulighed for at give input og komme med ideer til projektet. Se præsentationen for mere info.

### **Passagerpulsens fremtid**

Da Passagerpulsens kun havde en bevilling til deres arbejde frem til årsskiftet 2019/2020, blev der i løbet af året gjort et stort lobbyarbejde for at få en ny bevilling.

Det lykkedes dog først et stykke ind i 2020, hvor Forligskredsen Bedre og billigere kollektiv trafik, som består af S, SF, EL og RV, indgik en politisk aftale, hvor der blandt andet er blevet afsat 6,5 millioner kroner om året i perioden 2020-2023 til, at Passagerpulsens kan fortsætte arbejdet med at være passagerernes stemme. Og hvor Passagerpulsens skal arbejde for at oprette regionale Passagerråd.

### **Kattegatforbindelsen**

**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 portion nr. to på 100.000 udbetaltes i begyndelsen af 2020.

Hans Henrik står for projektets udførelse i samarbejde med en arbejdsgruppe bestående af John Holten-Andersen, Ivan Lund Pedersen, Poul Kattler og Kjeld A. Larsen.

Siden nærværende aktionsforskningsprojektets blev igangsat har Danmark har fået en ny Socialdemokratisk ledet regering. I den forbindelse forlyder det at den nye Transportminister, Benny Engelbrecht, ikke som den tidligere minister, Ole Birch Olesen (LA), er så optaget af en broforbindelse over Kattegat og da slet ikke en ren bilforbindelse. Men når det er sagt har Thomas Jensen, transportordfører i Socialdemokratiet givet udtryk for et modsatte. Han ser det som givtigt, at komme af med Mols-linjen og indenrigsflyvningen m.m. Summa summarum er at der hersker en del forvirring over hvem der egentlig er for en broforbindelse.

Status for nærværende aktionsforskningsprojekt er - kort sagt - at intet i debatten om en kattegatforbindelse er afgjort og ingen ved reelt, hvad man fra politisk hold mener om projektet. Faktum er at brounderøgelsen til 60 mio. fortsat er i gang og har politisk opbakning – og at den tages alvorligt af Vejdirektoratet, der leder undersøgelse; bistået af COWI.

### Aktionsforskningsprojektet har indtil nu stået for, etableret og støttet møder på/I:

#### *Samsø d. 28. september 2019.*

Arrangeret som et indledende og samlende møde for modstanden på Røsnæs, Samsø og Odder egnen.

Programmet så således ud:

1. Navnerunde og grund til involvering:
2. Introduktion til Kattegatprojektet (et aktionsforskningsprojekt)
3. Vidensudveksling (lokalt, hvem er engageret?)
4. Frokost
5. Overordnet strategi for modstanden.
6. Samarbejdsmuligheder (hvem har gang i hvad, hvordan styrker vi bedst hinanden, hvem skal involveres fremover og hvordan styrker vi modstanden nationalt og lokalt).

---

#### *Samsø d. 11. nov. 2019* for at samle samsingerne og danne en modbevægelse.

Programmet var meget enkelt med et panel med 4 deltagere:

Linda Christensen, trafikforsker, DTU, formand for det rådg. udvalg på trafikområdet i SF

Tommy Dinesen fra bestyrelsen for Nej til motorvej på Røsnæs

Henrik Kjær, kommunalpolitiker fra Venstre. har både for og imod holdninger ift. forbindelsen

Hans Henrik Samuelsen, Rådet for bæredygtig trafik.

---

Som alle indledte med kort oplæg. Herefter var der debat ved bordene og til sidst afsluttende plenumdebat.

#### *Samsø 18. januar, 2020*

I marts 2020 udgav Vejdirektoratet, Sund & Bælt, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen rapporten ”**Indledende Linjeføringsovervejelser for en Kattagatforbindelse.**” Rapporten er udført af COWI og der er i den forbindelse oprettet en hjemmeside <https://kattegat.dk/>.

I grove træk konkluderes det at, en evt. Kattegatforbindelse kræver anlæg af en ny motorvej og jernbane i de områder, hvor der i dag ikke er infrastruktur til at koble Kattegatforbindelsen på det eksisterende vej- og jernbanenet. Og dér, hvor der allerede i dag er en jernbane, skal det undersøges, om strækningerne kan opgraderes. Ligeledes skal eksisterende veje undersøges for mulige opgraderinger. Samtidig forudsættes det, at motorvejen til Kalundborg er bygget inden færdiggørelsen af forbindelsen. Med andre ord - det skal gå hurtigt.

Rapport og hjemmeside angiver at en meget stor del af anlæggelse af en forbindelse over Kattegat handler om at passe bedst muligt på omgivelserne – både til havs og på land - og at en ganske central del af forundersøgelsen derfor er at undersøge mulige miljøkonsekvenser. Det gør forundersøgelse ved at inddrage udvalgte erfaringer fra en række tidligere projekter på land og hav; men nævner ikke noget om hvor stor en del af de 25 mio. (1. rate af i alt 60 mio.), der er budgetteret til forundersøgelsens første år (2019), som bruges på denne skrivebordsøvelse.

Forsidebilledet på rapporten illustrerer som tidligere rapporter, at der er tale om en bro. Det fremgår dog af rapportens konklusioner at en evt. forbindelse vil bestå af enten en ren vejløsning eller en kombineret løsning med både en vej og en jernbane på land (Sjælland, Samsø og Jylland) samt tunneler og/eller broer over Kattegat på hver side af Samsø.

Ingen ved for nærværende om den optimale forbindelse over Kattegat er en bro, eller om den bør bygges en tunnel på strækningen? Måske er den rigtige løsning en kombination eller slet ingen bro, hvilken desværre ikke er en del af løsningen. Projektet undersøger kun to infrastruktur-løsninger: En ren vejforbindelse samt en kombineret vej- og jernbaneforbindelse.





Stort set alle mulige løsninger er kommet med på ovenstående tegning, som dækker hele rapporten afgrænsningsområde (s.17).

De forskellige løsninger analyseres i forhold til rejsetider, miljø, antal brugere og forsyningssikkerhed mellem Øst- og Vestdanmark. Ingen er løsninger der kan siges at være skånsomme overfor natur eller de mennesker der lever i de berørte områder. Snarere bærer konklusionerne præg af, at nogle løsninger er mindre skadelige end andre løsningen. Dertil skal det siges at rapporten med sine 407 sider og overordnede fokus, forbehold og manglende grundlag ikke kan konkludere, hvilken en af løsningerne, der er mest destruktiv i sin udformning.

### **Videreførelse af NGO-samarbejdsforum ”Netværket for Bæredygtig Transport”**

”Netværket for Bæredygtig Transport” omfatter p.t følgende ni organisationer: Vedvarende Energi, RBT, NOAH Trafik, Cyklistforbundet, Jyder mod overflødige motorveje, Danmarks Naturfredningsforening, 350 Klimabevægelsen, Bedsteforældrenes Klimaaktion og Bicycle Innovation Lab. Netværket har siden RBTs generalforsamling april 2019 afholdt et fysisk møde i København torsdag den 16. januar 2020 tillige med en række telefonmøder med omkring en måneds mellemrum.

I forbindelse med den ny Transportminister Benny Engelbrechts tiltræden sendte Netværket ham den 11. september 2019 en invitation til dialog om, hvordan transporten kan bidrage til den nødvendige reduktion af drivhusgasudledningerne og generelt til en bæredygtig udvikling. Vi udbad os tillige et møde om disse spørgsmål. I henvendelsen ses bl.a. følgende afsnit:

”For at nå klimamålene er det nødvendigt at udfase transportens store og stigende forbrug af fossil energi. Derfor bør transporten i højere grad drives med strøm fra vind og sol, hvilket bl.a. kan realiseres ved at omstille den kollektive transport til el-og hybriddrift. Samtidig vil det bidrage til at nå klimamålene at vende tilbage til målene fra 2009-aftalen om at den kollektive trafik skal stå for størstedelen af væksten i transportarbejdet og at togtrafikken skal fordobles frem mod 2030. Derfor støtter vi generelt en gennemførelse af Togfonden, gerne i en opdateret version. For os er det vigtigt at alle togfondsprojekterne tages med i overvejelserne. Højere hastigheder og elektrificering bør prioriteres over hele landet, så tog bliver mere attraktive og kan drives med vedvarende energi. En række af disse projekter kan gennemføre hurtigt, uden at vente på fx Vejlefjordbroen.”

Det fastsatte møde med transportminister Benny Engelbrecht fredag den 13. marts 2020 blev aflyst som et resultat af nedlukningen af Danmark i forbindelse med corona-krisen.

Netværket har afholdt en række møder med transportordførere fra en række partier gennem det forløbne år: med Susanne Zimmer fra Alternativet torsdag den 10. oktober, med Anne Valentina fra SF og Henning Hyllested fra EL torsdag den 7. november, med Andreas Steenberg fra RV tirsdag den 26. november og endelig med Thomas Jensen fra S onsdag den 5. februar 2020.

En beslutning om at afholde tilsvarende møder med klimaminister Dan Jørgensen og partiernes klimaordførere førte til et meget magert resultat: der var ikke plads i kalenderen. Det eneste afholdte møde var med Svend Elberg Thomsen, rådgiver for RV's klimaordfører Ida Auken, et møde som fandt sted torsdag den 27. februar 2020.

### **RBT's bidrag til fondsansøgning om køn og transport fra KU**

I forlængelse af RBTs formøde med Michala Breengaard om Køn og transport på generalforsamlingen i 2018 har vi fået - og sagt ja til - en opfordring om at bidrage med et Letter of intent, hvor vi støtter en ansøgning hos NordForsk vedrørende Sustainable Urban Development and Smart Cities: A call for proposals for research projects. Formålet med det EU-baserede projekt er at skabe viden om forskellige borgeres transportbehov og implementere denne viden i en ny bæredygtig bycykel. Vi er dermed deltager i et netværk omkring projektet. Kjeld A. Larsen blev interviewet af Michala om RBTs politik på området torsdag den 3. oktober 2020.

RBT ved Leif Kajberg og Kjeld deltog i en workshop i forbindelse med EU-projektet TinnGO på Københavns Universitet den 20. november.

### **Hovedstadsregionen**

#### **Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen april 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. Vores input afspejler sig dog på ingen måde i planen.

[https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Analyser-og-rapporter-om-trafik/Trafik-og\\_Mobilitetsplan/Documents/Trafik--og-mobilitetsplan.pdf](https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Analyser-og-rapporter-om-trafik/Trafik-og_Mobilitetsplan/Documents/Trafik--og-mobilitetsplan.pdf)

Rådsmedlem Keld Simonsen bidrog med sin egen kommentar - som repræsentant for Selskabet for Rationel Almen Planlægning - til planen under overskriften ”**Investér i konkurrencedygtig offentlig transport**”, som blev bragt i Ingeniørens mobiletech sektion <http://www.open-std.org/keld/regh-plan.html>

#### **Forslag til Movia's Mobilitetsplan 2020 i høring**

#### **Rådet fremsendte den 20. februar et Høringssvar til Movias Mobilitetsplan**

<http://baeredygtigtrafik.dk/hoeringssvar-til-movias-mobilitetsplan/>

Rådet for Bæredygtig Trafik finder generelt Mobilitetsplanen visionær med mange gode løsninger. Men samtidig synes Mobilitetsplanen meget overordnet og generel, uden konkrete forslag til linjestrukturer og betjeningsomfang. Herunder frekvenser og køreplaner.

Rådet beklagede sig over at Mobilitetsplanen kun omtaler letbanen i Ring 3, og ikke de andre planer for letbaner hos Københavns Kommune og Region Hovedstaden, som administrativt er placeret hos Metroselskabet.

Rådet bemærkede også, at der under Mobilitetsplanens mange forslag til BRT linjer ikke omtaltes projektet for opgradering af linje 500 S mellem Glostrup station og Avedøre til BRT-standard.

Herudover havde Rådet kommentarer til Mobilitetsplanens afsnit om Plustur uden for de større byer, fossilfri busser og førerløse busser.

Vi havde også kommentarer til Mobilitetsplanens indhold om trafikinformation, hvor vi bl.a. sagde, at det er fint med de mange tiltag for aktuel trafikinformation via digitale platforme, herunder passagerernes egne smartphones. Der er dog 10 % der ikke har smartphones, og disses behov for ordentlig trafikinformation skal også tilgodeses.

Der bør igen være køreplanstavler på alle stoppesteder, der sættes jo alligevel løbende information op, så det burde ikke være noget der reelt koster ekstra.

Slutteligt gjorde vi opmærksom på behovet for cykelmedtagning i busserne. Det er fint at udbygge med gode cykelparkeringsordninger, men mange har behov for at bruge en cykel i begge ender af rejsen, og ofte ankomme et sted og afrejse fra et andet sted, hvorfor det ikke dur at have en cykel parkeret kun det ene sted. Derfor bør det på alle buslinjer som muligt være muligt at medtage sin cykel.

### **Forud for afgivelsen af høringsvaret til Movia sendte Rådet den 10. marts 2020 en henvendelse til Region Hovedstaden vedr. Movias Mobilitetsplan**

<http://baeredygtigtrafik.dk/kommentar-til-hoeringssvar-fra-region-hovedstaden-vedr-movias-mobilitetsplan/>

Her var hovedbudskabet, at Rådet undrer sig over, at der intetsteds i høringsvaret er nævnt noget om etablering af nye letbaner.

Vi går ud fra, at Region Hovedstaden stadig bakker op om de planer for et letbanenet i regionen, som DTU af Region Hovedstaden fik i opdrag at udarbejde for nogle år siden, og som også er beskrevet på Regionens hjemmeside.

Vi omtalte også at der i Københavns Kommune foregår et udredningsarbejde omkring en letbane på Frederikssundsvej. Denne er heller ikke nævnt.

Endelig omtalte vi vores holdninger til BRT og letbaner.

Etableringen af nogle Bus Rapid Transit (BRT) buslinjer er fint, men når det kommer til at tackle en række af de store trafikstrømme på en robust og bæredygtig måde, kommer man ikke uden om en massiv opgradering af den kollektive trafik til fremtidens klimaansvarlige trafik. En sådan omstilling vil kun kunne ske fornuftigt ved implementering af egentlige letbaneløsninger.

## Region Sjælland

### Analyse af ombygning af Østbanen til BRT i stedet for at gennemføre en planlagt reovering af banens spor

Der er efter aftale mellem Transportministeriet og Region Sjælland igangsat et analysearbejde for at se, om en BRT-løsning på Østbanen i stedet for en planlagt og nødvendig reovering af banens spor vil være en økonomisk set bedre løsning.

Rådet finder det helt forkert at ombygge banen til busdrift, da det helt tydeligt ikke er en brugbar løsning.

Vi støtter derfor op om de protester, der løbende har været i forbindelse med forslaget.

Analysen er endnu ikke færdig, og vi ved derfor ikke hvad resultatet bliver, men der er i starten af april 2020 frigivet en række notater fra det arbejde Transportministeriet havde lavet forud for igangsættelsen af analysearbejdet.

Dette materiale viser tydeligt, at det er en dårlig idé, men det har ikke forhindret, at man ville se nærmere på det.

Vi afventer nu situationen, og er klar til at gå på barrikaderne for en bevarelse af Østbanen hvis det, mod forventning, vil vise sig at analysen siger, at der skal arbejdes videre med en BRT-løsning.

## Københavns og Frederiksberg kommuner

### Kampen om Københavns Kommunes ”Kommuneplan 2019. Verdensby med ansvar” – en kaotisk proces i flere runder

Det var en nedslående fornøjelse at studere Økonomiforvaltningens besvarelser af høringssvarene fra **den interne høring af forslag til Københavns Kommuneplan 2019** i form af en Hvidbog, fremlagt for BR august 2019. Besvarelserne af høringssvar fra kommunens 6 fagudvalg og de 12 lokaludvalg pegede tydeligt på en intern konflikt mellem Økonomiforvaltning og fagudvalg og mellem Økonomiforvaltning og borgerne repræsenteret via lokaludvalgenes høringssvar. Standardsvaret til forslag fra fagudvalg og lokaludvalg lød som følger: **”Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i forslag til Kommuneplan 2019”**. Eksempelvis fik 23 af 25 kommenterede forslag fra TMU påhæftet denne afvisende mærkat, i tilfældet Indre By Lokaludvalg 53 ud af 56 forslag. Denne afvisningspraksis er på ingen måde ny, men den peger på, at den nuværende kommuneplansproces bør evalueres grundigt med henblik på at få indført en mere inddragende kommuneplansproces.

## **RBT's første høringsvar til "Forslag til Kommuneplan 2019"**

RBT indsendte sit høringsvar den 14. oktober 2019. Høringsvaret blev indledt med følgende opsummering:

"Forslaget til kommuneplan 2019 er kendetegnet ved at mangle de store visioner, de fortællinger som skal pege frem mod, hvilken slags by københavnernes ønsker at bo og leve i. Den overordnede ramme er fortsat en neoliberal væksttilgang med planer om nye havnenære byudviklingsområder med stor befolkningstilvækst, der genererer masser af trafik og dysfunktionel trængsel. Forslaget omfatter ikke planer om større sammenhængende grønne åndehuller for byens borgere. Forslaget mangler en dagsorden for en mindre forurenende og klimabelastende biltrafik. Klimatruslen er totalt fraværende på dagsordenen. Og endelig bærer forslaget præg af, at fagudvalgs og de københavnske borgeres visioner og indspark ikke bliver taget alvorligt i planprocessens start i form af den interne høring. Det bliver nødvendigt at udvikle en ny og mere demokratisk beslutningsproces."

[http://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2019/10/hoeringssvar\\_forslag\\_til\\_kommuneplan\\_2019.pdf](http://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2019/10/hoeringssvar_forslag_til_kommuneplan_2019.pdf)

Den overvældende reaktion i form af høringsvar betød, at Økonomiforvaltningen måtte sende væsentlige dele af kommuneplanforslaget i høring igen.

## **RBT's Høringsvar nr. to til "Forslag til kommuneplan 2019"**

I høringsvar nr. to, dateret den 22. december 2019, valgte Kjeld A. Larsen at gennemgå en række ændringsforslag på transport- og klimaområdet og kommentere de efterfølgende afstemninger for på denne baggrund at give politikere og offentlighed indblik i RBT's holdninger til disse for os så væsentlige aspekter af kommuneplanforslaget. Høringsvaret blev indledt således:

"Et overvældende antal høringsvar (1.693) og et meget stort antal ændringsforslag (169) fra de politiske partier repræsenteret i Økonomiudvalget har sendt kommuneplanforslaget i delvis høring i en runde nr. to.

Det er ganske uigennemskueligt, hvilke tanker hos Økonomiforvaltningen der ligger til grund for netop valget af de vedtagne ændringsforslag, som nu er blevet sendt i fornyet høring. De ændringsforslag, som sendes i høring, drejer sig primært om kommuneplanrammer, boligstørrelser og parkeringsnormer. Forslag til en lang række af ændringer i kommuneplanrammer, som nu er blevet en central del af høringsmaterialet, var ikke let tilgængelig i forbindelse med den første høringsperiode, og det offentliggjorte centrale dokument var endda et forældet dokument. Der var tale om en meget beklagelig fejl fra forvaltningens side.

Rådet for bæredygtig trafik har valgt også at forholde sig til øvrige ændringsforslag, som der kun var et beskedent flertal for at forkaste blandt medlemmerne af Økonomiudvalget. Vores holdning er, at flertallet har mulighed for at skifte, når det fornyede udkast skal til afstemning i Borgerrepræsentationen. Høringsvarene kan give fornyet kraft til ændringsforslag, når politikerne har lyttet til borgernes holdninger."

<http://baeredygtigtrafik.dk/hoeringssvar-nr-2-til-kbh-kommuneplan/>

## **Vedtagelse af Kommuneplan 2019 og udarbejdelse af liste over ændringsforslag og afstemningsresultater**

Københavns kommunes Kommuneplan 2019 blev endelig vedtaget på BR-mødet den 27. februar 2020 efter en lang række afstemninger om de mange ændringsforslag. Med henblik på at skabe overblik over resultatet af afstemningsprocessen udarbejdede Kjeld A. Larsen en liste over en længere række ændringsforslag på hovedsagelig transport- og klimaområdet tillige med afstemningsresultaterne til anvendelse i BRT og Indre By Lokaludvalg. Listen kan være et nyttigt arbejdsværktøj i det kommende samarbejde med de københavnske politikere.

Kommuneplan 2019 blev bekendtgjort den 20. april og kan hentes på nedenstående link:

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiAsJGrmYnpAhVQ9IUKHRXVCQgQFjAAegQIBxAC&url=https%3A%2F%2Fkp19.kk.dk%2F&usg=AOvVaw1RD4AsQ6KKTP1-YHLdjInN>

## **Høringssvar fra nyoprettet forum ”Klima, trængsel og sundhed i København”**

Et nyoprettet forum med navnet ”Klima, trængsel, og sundhed i København”, som bl.a. omfatter Miljøpunkterne i København, udarbejdede ligeledes et høringssvar ”Verdensby med ansvar – Høringssvar på Københavns Kommuneplan 2019 og Inspiration til et nyt trafikalt København”. Kjeld A. Larsen sidder i bestyrelsen af Miljøpunkt Indre By & Christianshavn som repræsentant for RBT.

<https://mail.google.com/mail/u/0?ui=2&ik=e38974c67f&attid=0.1&permmsgid=msg-f:1661435891875885008&th=170e9b241858afd0&view=att&disp=safe>

Et af de foreslåede værktøjer til reduktion af biltrafikken er introduktion af trafikøer, dvs. inddeling af byen i beboelseskvarterer med kun adgang for biler fra én større vej og uden mulighed for gennemkørende trafik.

Dette tema var centralt i en **efterfølgende kronik ”Trafikøer kan reducere hovedstadens trafiktrængsler”**, som blev bragt i Altinget onsdag den 29. januar 2020 - og senere i en let ændret udgave i Berlingske Tidende.

[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwJgspj8jeDnAhWR\\_KQKHcqMC-MQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fwww.alinget.dk%2Fartikel%2Ffaktoerer-trafikoeer-er-svaret-paa-hovedstadens-trafiktraengsler&usg=AOvVaw1OC2bvhsjEMz-UZ62bBEXk](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwJgspj8jeDnAhWR_KQKHcqMC-MQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fwww.alinget.dk%2Fartikel%2Ffaktoerer-trafikoeer-er-svaret-paa-hovedstadens-trafiktraengsler&usg=AOvVaw1OC2bvhsjEMz-UZ62bBEXk)

## **RBTs møde med TMU-borgmester Ninna Hedeager Olsen**

Et udskudte møde fra den 9. maj blev afholdt torsdag den 14. november 2019 på Københavns Rådhus med deltagelse af borgmesteren og to af hendes medarbejdere Enhedschef for mobilitet Casper Harboe og sekretær Idunn Haraldsdottir og fra RBT's side Ivan Lund Pedersen, Niels Wellendorff, Hanne Dalhoff Knudsen, Poul Kattler og Kjeld A. Larsen. Det blev en til en grundig diskussion af de dagsordenspunkter, som RBT havde rundsendt inden mødet: CO2-reduktion på transportområdet, parkeringspolitik, øvrige trængselstiltag, kommende byudviklingsområder, herunder

Lynetteholmen, letbaneudbygning, demokratisering af beslutningsprocesser og udbygningsplaner for Københavns lufthavn. Forud for mødet havde vi ligeledes tilsendt borgmesteren RBTs høringssvar til Forslag til Kommuneplan 2019.

Mødet foregik i en afslappet og dialogpræget atmosfære med stor enighed omkring væsentlige trafikpolitiske spørgsmål. Fra Poul Kattlers notat kan bl.a. læses følgende:

”Nina: Det er overborgmesterens udkast til kommuneplan, I har indsendt høringssvar til. Forvaltningens foreløbige indsigelser er også fejlet af bordet. Nu vil forvaltningen på ny komme med indsigelser.

Ø stemte i BR imod afgreningskammeret ved Nordhavnen. Ø, SF og Å er imod havnetunnellen. RV er splittet. Det giver fortsat et flertal i BR for havnetunnellen. Ø og Å mest skeptiske mod Lynetteholmen. Ø vil kræve en åben proces. Når det kommer til stormflodssikring, så skal transport af materialer ikke foregå over land. Skal der laves byudvikling herude skal det gøres som bilfri eller delvist bilfri bydel.

Frank Jensen lavede formentlig et kup ved forhandlinger i BR. Han introducerede pludselig at kommunen kunne hente statstilskud, hvis Frederikssundsvej letbanen blev byttet om til en Bus Rapid Transit løsning. Forhandlerne lod sig overtale, også de to fra Ø. Det lyder som et snedigt og overlagt mord på letbane introduktion i Københavns Kommune.”

### **Klimaplan og medborgerskab**

En forskergruppe ved RUC bestående af Karsten Bruun Hansen og Annika Agger 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?

Som en bestanddel af projektet søgte RUC sammen med Københavns Kommunes Klimasekretariat Velux-fonden om midler til at udvikle et koncept for et nyt klimamedborgerskab, som københavnernes frit kan tilmelde sig, hvis de vil gøre en større indsats for at begrænse deres personlige CO2-forspor. Efter et afslag fra Velux-fonden ansøger RUC-forskerne nu om projektmidler hos Real Dania.

Med henblik på at få vurderet konceptet inviterede de to RUC-forskere alle lokaludvalg i kommunen til at sende deltagere til en klimaworkshop, som fandt sted mandag den 3. juni 2019 i kulturhuset Indre By på Charlotte Amundsens Plads. Kjeld A. Larsen deltog som repræsentant for BRT og Indre By Lokaludvalg. Hvad ideudveksling angår var mødet ganske produktivt.

### **”Forskere i grøn omstilling: Københavns grønne førertrøje blegner”**

I en artikel i Politiken den 20. november 2019 med ovenstående overskrift gave de to forskere Karsten Hansen og Annika Agger – efter afslutningen af klimatopmødet C40 i København - Københavns kommune en opsang for i en årrække at have udvist manglende politisk vilje og handlekraft til at få reduceret CO2-udslippet, specielt på transportområdet. I nedenstående uddrag sammenlignes Københavns indsats med den

tilsvarende indsats i Oslo, og forskerne opfordrer kommunen til at invitere borgerne med ind i beslutnings- og planlægningsrummet:

” I Oslo koordineres klimaindsatser af en enhed bestående af ca. 30 personer og en direktør. I København består klimasekretariatet af ca. 10 medarbejdere inklusive en leder, der refererer til en enhedschef. Klimasekretariatet kæmper en brav kamp for, at København kommer i mål i 2025 – men hvorfor tilføres sekretariatet ikke flere ressourcer?

I Oslo anvendes ’klimabudgettet’ som en styringsteknologi til at måle CO<sub>2</sub>-aftrykket i alle forvaltninger. Det er vigtigt for at tage kloge beslutninger om indsatser og prioriteringer.

Oslo indførte trafiktrængselsafgifter i 1990, hvilket har gavnet byens luftkvalitet og den kollektive trafik, som udbygges via afgifterne.

I Oslo har man sløjftet knap 800 p-pladser i centrum. I København er der i de seneste 10 år kommet 27 pct. flere biler, og der bygges flere underjordiske p-anlæg bl.a. som kompensation for 80 nedlagte p-pladser i Indre By.

I København kan det blive vanskeligt at nå i mål i 2025 bl.a. på grund af trafikken. Der findes imidlertid en stor ressource og kraft i byen, som politikerne hidtil ikke har aktiveret nævneværdigt: København rummer nok landets mest ’grønne’ borgere, som bl.a. en Rambøll-undersøgelse har vist.

Det vil være strategisk klogt at invitere københavnere med ind i beslutnings- og planlægningsrummet, selv om de også er usikre på, hvilke valg der er de rigtige. Det vil kvalitetssikre strategier og konkrete beslutninger. Borgere og brugere har nemlig ekspertviden om, hvilke rammer og ændringer der vil fungere i hverdagen.”

### **RBT’s fortsatte kontakt med Klimaforvaltning om trafikpolitik og klimaplan**

Efter RBT’s møde med borgmester Ninna Hedeager Olsen den 14. november 2019 genoptog Kjeld A. Larsen sin dialog med Klimasekretariatet om kommunens Klimaplan 2025, transportens forventede CO<sub>2</sub>-reduktioner og den biomassebaserede energiproduktion. Dialogen foregik med enhedschef Charlotte Korsgaard og senere chefkonsulent Morten Højer. Det lykkedes nu - efter flere års anstrengelser - at få tilsendt kommunens basisfremskrivning for klimaudslip, som er en fremskrivning af CO<sub>2</sub>-emissioner fordelt på sektorer indtil 2050 med 2014 som basisår. Basisfremskrivningen, som betegnes CONNIE 2.0, viser omfanget af CO<sub>2</sub>-emissioner på et givet fremtidigt tidspunkt på grundlag af allerede vedtagne initiativer. Den nuværende basisfremskrivning skal afløses af en nyberegnet basisfremskrivning CONNIE 3.0, der skal fungere som basismateriale for udarbejdelse af et sidste roadmap 2021-2025, hvori nye initiativer til reduktion af kommunens drivhusgasser skal formuleres og efterfølgende vedtages af politikerne.

Ifølge den seneste evalueringsrapport, den såkaldte Midtvejsevaluering fra juni 2018, fremgår det, at de resterende udledninger fra vejtransporten - efter implementeringen af eksisterende initiativer fra Roadmap 2017-2020 – estimeres at være på ca. 270.000 tons i 2025. Dette tal kan sammenlignes med de faktiske udledninger fra



vejtransporten i 2018 på 268.000 ton. Så vejtransporten ser ud til at få lov til at køre på frihjul! RBT skal selvfølgelig arbejde for, at vejtrafikken skal yde sin part af indsatsen mod et fossilfrit samfund.

Midtvejsevaluering 2018 kan hentes 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>

## **KBH Klimakonference februar 2020**

Tirsdag den 4. februar 2020 afholdt TMF's Klimasekretariat under afdelingen Byens Udvikling konferencen "Københavns klimaløsninger – Klimaårskonference 2020" på Langlinjepavillonen.

I et konkluderende notat ved miljøplanlægger Claus Wilhelmsen og projektchef Jørgen Abildgaard blev formålet med konferencen formuleret som følger:

"Formålet med konferencen var at komme et godt skridt videre med udviklingen af initiativer, som skal sikre CO<sub>2</sub>-reduktioner på sigt i forvaltningens arbejde for at sikre, at København bliver verdens første CO<sub>2</sub>-neutrale storby i 2025. For at nå i mål med det, kræves der konkrete handlinger, innovative løsninger og udvikling af nye og eksisterende samarbejder. Konferencen havde fokus på netop dette. Desuden havde vi til konferencen fokus på, hvad der skal ske efter 2025 med fokus på både energiproduktion, energibesparelser, transport, byggeri og fødevarer."

Konferencen blev baseret på over 200 personligt indbudte deltageres arbejdsindsats, organiseret i seks workshops omkring følgende temaer: 1/ Reduktion af CO<sub>2</sub>-udledning, trængsel mv. gennem bilfri byområder, 2/ ladeinfrastruktur til elbiler, 3/ samarbejdsforum om fossil- og emissionsfri arbejdsmaskiner, 4/ deep Demonstrator and Energy Task Force, 5/ Københavns Kommunes klimaplan efter 2025 og 6/ Københavnernes klimapåvirkning med fokus på byggeri og fødevarer.

Det må konkluderes, at afholdelsen af en konference med de skitserede temaer er yderst tiltrængt set ud fra det perspektiv, at vi er nået til sidste etape af klimaplanens udløb, som skal resultere i formulering af et roadmap 2021-2025 med en række nye nødvendige initiativer for at realisere målsætningen klimaneutralitet i 2015. Samtidig signalerer klimaenheden, at der allerede nu skal formuleres en klimapolitik hinsides 2025. Specielt svigter anstrengelserne for at nedbringe transportens CO<sub>2</sub>-udledninger. Ligeledes kan kommunen ikke i længden basere sin CO<sub>2</sub>-reduktion på fratæk af eksport af vedvarende energi til andre kommuner, som også realiserer at blive energineutrale. Endelige tilbagestår det store problem, at kommunen i fremtiden ikke kan opretholde sin praksis at basere sin strategi på biomasse, som ikke kan betragtes som CO<sub>2</sub>-neutral.

Et centralt problem forbundet med konferenceforløbet var den manglende offentlighed om konferencen. Hverken de to kritiske RUC-forskere eller RBT's formand var inviteret med, selv om begge parter har været i løbende og kritisk kontakt med klimaforvaltningen. Konferencemateriale, powerpoint-oplæg og konkluderende notat blev først eftersendt til Kjeld efter personlig beklagelse til Klimasekretariatet.

## **Deltagelse og oplæg i Miljøudvalgsmøde hos Enhedslisten om klima**

EL's Miljøudvalg afholdt et søndagsmøde den 15. december 2019 med temaet "Reelle klimaregnskaber og forslag om klimatold", hvor bl.a. Kjeld A. Larsen var indbudt til at holde oplæg om Københavns Kommunes Klimaplan 2025. I sin powerpoint præsentation redegjorde Kjeld bl.a. for kommunens basisfremskrivning og den ringe indsats for at få reduceret transportens CO2-udslip.

## **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.

### **"Indkaldelse af ideer og forslag til miljøvurdering af etablering af Lynetteholm"**

Miljøstyrelsen indkaldte den 11. oktober 2019 "ideer og forslag til miljøvurdering af etablering af Lynetteholm", med svarfrist den 8. november. De fire overordnede formål med etableringen af en ny ø i Københavns havn blev beskrevet som følger: klimasikring, deponering af jord, areal til byudvikling og udbygning af infrastruktur, dvs. en Havnetunnel og metroudbygning. Det er den prioriteringsrækkefølge, som By & Havn generelt anvender for at få sit projekt trumfet igennem.

I et kortfattet hørings svar fra RBT, dateret den 3. december 2019, lægger Kjeld A. Larsen vægt på den indledende redegørelse "Hvad er en miljøvurdering?", hvor der bl.a. står, at indkaldte ideer kan være "forslag om alternativer til projektet eller dets lokalisering". Det kunne passende være en alternativ placering af kommende byudviklingsområder til områder, som bidrager til at reducere unødvendige trafikstrømmene, eksempelvis til de planlagte byudviklingsområder langs den planlagte letbane i Ring 3.

## **Anlæg af Nordhavnstunnel**

### **NOAHs og RBT's hørings svar om Forslag til Lov om anlæg af Nordhavnstunnel**

Et fælles hørings svar fra NOAH Trafik og RBT ved Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen blev den 9. maj 2019 indsendt til Vejdirektoratet under Transport- Bygnings- og Boligministeriet. Kommentarerne til lovforslaget blev opsummeret som følger:

”Spild ikke 2.871 millioner gode kroner på en vej tunnel på en kilometer. Vejtunnelen, der primært bygges til næsten tomme pendlerbiler (1,05 person i gennemsnit pr. pendlerbil) vil kraftigt stimulere folk til at bruge bil i stedet for cykel og kollektive trafikmidler. Derved undergraves også brugen af den metrolinie, som er under bygning til Nordhavn. Vejtunnelen er helt i modstrid med ønsket om, at København skal være en CO2-neutral by, og at Nordhavns skal være en bæredygtig bydel. I VVM-undersøgelsen måtte Vejdirektoratet tilmed konkludere, at trafikantgevinsterne ”ikke vil være tilstrækkelige til at opveje anlægs- og driftsomkostningerne ved tunnelen”.”

<http://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2019/05/Nej-til-en-Nordhavnstunnel-til-28-mia.-kr.-Den-vil-undergrave-milj%C3%B8venlige-trafikl%C3%B8sninger.pdf>

### **NOAH's og RBT's hørings svar om forlængelse af Nordhavnstunnel**

I et fælles hørings svar om supplerende høring vedrørende forslag til lov om anlæg af en 1,4 km lang Nordhavnstunnel fra NOAH og RBT ved Ivan og Kjeld, indsendt den 22. september 2019 til Vejdirektoratet og Transportministeriet, opfordrer vi til helt at droppe projektet:

”Den 9. maj 2019 indsendte vi et hørings svar vedr. en ca. 1 km. lang Nordhavnstunnel til 2.871 millioner. Den 19. august er der nu en supplerende høring, fordi Københavns Kommune, (fremtidig ejer af Nordhavnstunnelen) vil have en tunnel, der er 0,4 km. længere. Det fordyrer projektet til 3.442 millioner kr.

Vi mener, at dette projekt og en forlængelse i form af en Havnetunnel til Amager bør droppes – bla. i lyset af den nye regerings målsætning om begrænsning af CO2-udslippet med 70 % i 2030. Alle forslag til nye infrastrukturanlæg skal trække i retning af at efterleve den bindende målsætning om reduktion af CO2-udslippet med 70 % i 2030 i forhold til 1990, som beskrevet i ”forståelsespapiret”.”

<http://baeredygtigtrafik.dk/drop-nordhavnstunnellen/>

### **”Borgersamling om Middelalderbyen - mindre biltrafik og bedre hverdagsliv”**

På et BR-møde den 9. maj 2019 blev det besluttet at iværksætte en dialogproces om mindre trafik i Middelalderbyen med Lene Bjerg Kristensen som projektleder. Til formålet blev nedsat et borgerting. Dialogprocessen afsluttedes med udgivelse af rapporten ”Borgersamlingens anbefalinger” november 2019.

[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiL9rayw5roAhWNjqQKHTNKBSQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fkk.sites.itera.dk%2Fapps%2Fkk\\_pub2%2Findex.asp%3Fmode%3Ddetalje%26id%3D2003&usg=AOvVaw2cZn8VbPcMkQwD4MnA2Y-p](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiL9rayw5roAhWNjqQKHTNKBSQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fkk.sites.itera.dk%2Fapps%2Fkk_pub2%2Findex.asp%3Fmode%3Ddetalje%26id%3D2003&usg=AOvVaw2cZn8VbPcMkQwD4MnA2Y-p)

Kjeld A. Larsen fulgte processen tæt, bl.a. via deltagelse to gange i forløbet, dels som paneldeltager i borgertingets andet møde den 10. september, dels som deltager i et

offentligt arrangement styret af konsulentbureauet We Do Democracy den 1. oktober. Kjeld videreformidlede sine erfaringer med den stramt styrede borgerdialogproces i en kommentar i Information den 18. januar 2020 ”**Ved borgersamling havde We Do Democracy og forvaltningen koreograferet hele processen**”. Han skrev bl.a.:

”Udgangspunktet for borgersamlingsprojektet, der hed ’[Borgersamling om Middelalderbyen – mindre biltrafik og bedre hverdagsliv](#)’, var to ret ens udtænkte scenarier udarbejdet af Københavns Teknik- og Miljøforvaltning i samarbejde med blandt andet konsulentbureauet Via Trafik og We Do Democracy.

De to scenarier havde en målsætning om at reducere biltrafikken i Middelalderbyen med henholdsvis 40 og 75 procent. Det skulle opnås via skiltning.

Et af problemerne var, at scenarierne på forhånd lå fast inden afholdelsen af borgersamlingen, så borgerne ikke ville få mulighed for at påvirke udformningen af det overordnede koncept.

Og hvad værre er: Den tilsigtede bilreduktion blev bundet til en fastlagt geografisk ramme, hvor afgrænsningen af begrebet ’Middelalderbyen’ ikke stod til diskussion, og hvor de større gennemkørende veje, primært Bremerholmgenembruddet, Stormgade, Holmens Kanal og Christians Brygge, ikke var omfattet af bilreduktionen.

Samlet set ville de fremlagte scenarier ikke nedsætte bilkørslen, men snarere føre til en omfordeling, så endnu flere biler skulle flyttes over på de tilgrænsende og de gennemkørende veje. Bilreduktionsprojektet blev derfor ikke en aktiv del af den overordnede klimaproblematik.”

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwi h5sLUz8LoAhUNDuwKHYqoBTwQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fwww.information.dk%2Fdebat%2F2020%2F01%2Fved-borgersamling-we-do-democracy-forvaltningen-koreograferet-hele-processen&usg=AOvVawOpB4C669Z8pLqBWgsi1dmG>

Helt grotesk blev der i forløbet af processen fremstillet et ny kort over Middelalderbyen afgrænsning, hvor Vester Voldgade, som under hele perioden med metrobyggeri var fredet for biltrafik, nu skal affredes - der skal skabes plads for bilers adgang via Vester Voldgade til et ganske overflødigt underjordisk p-anlæg under Dantes Plads.



### **Det planlagt parkeringsanlæg under Dantes Plads**

Rådet for Bæredygtig Trafik tillige med Indre By Lokaludvalg har i samarbejde den udholdende Dante-gruppe udøvet en stædig kamp for at hindre Q-Parks etablering af et underjordisk p-anlæg under pladsen. Q-Park, som allerede har 23 p-anlæg i København, har i forlængelse af et parkeringsforlig købt Dantes Plads af Københavns kommune for den latterligt lave sum a 2 mio. kr.

På vegne af RBT indsendte Kjeld A. Larsen den 18. juli 2019 et ”**Høringsvar vedrørende nyindretning af Dantes plads i forbindelse med etablering af underjordisk p-anlæg**”. Høringsvaret indledtes således:

”Indledningsvis vil jeg tillade mig at give udtryk for forundring over, hvad formålet med en høring om nyindretning af Dantes Plads går ud på. Det er jo umuligt at forholde sig til indretning af selve pladsen uden at komme ind på anledningen til høringen, nemlig etablering af et underjordisk p-anlæg under pladsen og de dermed forbundne konsekvenser i form af kørsel til og fra anlægget og den forøgede trafikmængde i Vester Voldgade. Og i processen for at få etableret et underjordisk p-anlæg har forvaltning/politikere udvist en uhørt arrogance ved at beslutte at gøre etableringen til en byggesag, selv om der i udbudsmateriale var lagt op til iværksættelse af en lokalplan, og bygherre tillige var indstillet på denne praksis. Via udarbejdelsen af en lokalplan og en forudgående VVM høring ville det have været muligt for borgerne i en forpligtende høringsproces at forholde sig til en lang række af de alvorlige miljø- og sundhedskonsekvenser, som er på spil, både i byggefase og ved efterfølgende drift.

Det kan ligeledes undre, at kommunen aktivt vil bidrage til den uheldige udviklingsproces i form af en kommercialisering af byens aktiver, hvor private ejendomme og nu offentlig ejendom sælges til en slik til udenlandske kapitalfonde, som kun har et formål: at forøge indtjeningen for udenlandske investorer, hvorved overskud af investeret kapital unddrages fra det lokale økonomiske kredsløb og derved gør os alle mere afmægtige og fattigere.”

<https://blivhoert.kk.dk/svar/svar-til-2019-0150088-af-kjeld-larsen>

Mandag den 7. oktober 2019 afholdt Indre By Lokaludvalg et velbesøgt og stormombrust borgermøde om Dantes Plads på Nationalmuseet.

Et af Dante-gruppens talsmand Jette Ingerslevs mange debatindlæg i medierne ”Vi mangler ikke parkeringspladser på Dantes Plads” fra Magasinet Kbh mandag den 10. februar kan læses via nedenstående link:

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjGqLviuYvoAhVOzKQKHedjCAGQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fwww.magasinetkbh.dk%2Fopinion%2Fikke-parkeringspladser-dantes-plads&usg=AOvVaw38Ty-dNDtDU6TO25EiINNO>

Tre RUC-studerende med Laurits Villadsen som gruppens talsmand har påtaget sig opgaven at kulegrave beslutningsprocessen og interessevaretagelse omkring p-anlæggets udviklingshistorie som et eksamensprojekt i form af en video i samarbejde med TV 2 Lorry. I den forbindelse blev Kjeld A. Larsen interviewet og filmet af de RUC-studerende onsdag den 4. marts 2020.

### **Åbning af M4 Nordhavn uden publikum**

Den nordlige gren af Metrosystemet M4 Nordhavn med de to stationer Nordhavn og Orientkaj til en samlet pris af 3,2 mia. kr. blev – som planlagt - åbnet den 28. marts, men i absolut stilhed som følge af den huserende corona-virus.

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjJt5CM0MLoAhVSqaQKHDFDB1cQFjACegQIAxAB&url=https%3A%2F%2Fwww.tv2lorry.dk%2Fkoeben-havn%2Fnu-aabner-metro-til-nordhavn-her-er-alt-du-skal-vide-om-m4&usg=AOvVaw1G23tdxB1npYsSZLW4neL>

### **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. I forbindelse med udarbejdelse af kommuneplan 2019 skiftede Dansk Folkeparti kurs og støttede på en række klima- og transportområder den røde blok på Rådhuset. Det betød, at RBT også sendte sin invitation til Finn Rudaizky fra DF til et kommende møde mellem RBT og TMU-politikerne til drøftelse af kommuneplan 2019 og kommende klimastrategi i form af Roadmap 2021-2025. Det planlagte møde er blevet udskudt indtil videre, først og fremmest som resultat af coronakrisen.

## **Høringsvar vedrørende Forslag til Frederiksbergstrategien 2020**

I sit høringssvar om Forslag til Frederiksbergstrategien 2020 indleder Kjeld A. Larsen sit høringssvar således:

”En glittet reklametryksag med masser af ”bæredygtige” udfoldelser, men med mangler på handlingsanvisninger. Det fremlagte forslag til Frederiksbergstrategien 2020 betegnes som en kommuneplanstrategi, som skal række frem mod 2030, dvs. det år hvor kommunen har afgivet løfte om at blive CO2-neutral. Strategien skal fungere som udgangspunkt for en delvis revision af Kommuneplan 2017, den skal udgøre kommunens overordnede bæredygtighedsstrategi og skal støtte FN’s 11 bæredygtighedsmål. Det peger på, at borgerne med det foreliggende forslag får fremlagt en række centrale bæredygtighedsvisioner tillige med en række effektive handlingsanvisninger for at nå i mål med den overordnede målsætning: CO2-neutralitet i 2030. Og læserne bliver ikke skuffet på visionsområdet, plusordene folder sig ud over siderne, men et katalog over problemernes omfang for at nå i mål, og handlingsanvisninger for at tackle problemerne er mangelfulde, specielt på transportområdet, som jeg som repræsentant for Rådet for bæredygtig trafik specifikt vil forholde mig til.”

[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwit2LjbgcfoAhXJsaOKHezFD9UQFjAEegQIBRAB&url=http%3A%2F%2Fblivhoert.frederiksberg.dk%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2F2020-02%2FH%25C3%25B8ringssvar%2520Frederiksbergstrategien%25202020\\_0.pdf&usg=AOvVaw2jefoZfs36gZ30QcVtoU4q](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwit2LjbgcfoAhXJsaOKHezFD9UQFjAEegQIBRAB&url=http%3A%2F%2Fblivhoert.frederiksberg.dk%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2F2020-02%2FH%25C3%25B8ringssvar%2520Frederiksbergstrategien%25202020_0.pdf&usg=AOvVaw2jefoZfs36gZ30QcVtoU4q)

## **Deltagelse i Indre By Lokaludvalg og Miljøpunkt Indre By & Christianshavn**

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 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 nu fået adresse på Københavns Rådhus. 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 startredegørelser (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. Til gengæld har lokaludvalget et mere problematisk forhold til Økonomiudvalget, som er underlagt overborgmester Frank Jensen, hvilket bl.a. blev afspejlet i forbindelse med udarbejdelse af Kommuneplan 2019.

Kjeld fungerer sammen med Ingolf Ibus som tovholder for lokaludvalgetes 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 2019 og 2020**

En stor del af temaerne for lokaludvalgets borgerdialoger 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 planlægningsammenhæng betragtes begrebet stationsnærhed åbenbart som irrelevant, når det drejer sig om regulering af bilistadfærd.

Efter den langvarige borgerdialogproces med udarbejdelse af en intern høring om Kommuneplanstrategi 2018 fik lokaludvalget udarbejdet et mindre fyldigt høringssvar til Forslag til kommuneplan 2019, som kan ses på nedenstående link:

<https://blivhoert.kk.dk/svar/svar-til-hearing-49038-af-indre-lokaludvalg>

Lokaludvalget fik tillige udarbejdet et forslag til den supplerende høring af Forslag til kommuneplan 2019 med en noget mere udflydende profil:

<https://blivhoert.kk.dk/svar/svar-til-hearing-50198-af-indre-lokaludvalg>

Set i RBT-perspektiv har følgende større temaer, lokalplaner og aktiviteter med trafikindhold været på dagsordenen, hvoraf flere har været udsat for grundig borgerdialog i perioden: kommuneplan 2019, nattelivet, Lynetteholmen, regulering af Airbnb-udlejning, turisme, skybrudsprojektet Sankt Jørgens Sø, Vesterport banegårdsgrav, luftforurening fra krydstogtskibe og turistbusser, planlagt etablering af p-anlæg under Dantes Plads tillige med et halvårsmøde om lokalplaner.

Lokaludvalget havde den 30. oktober 2019 sit andet møde med teknik- og miljøborgmester Ninna Hedeager Olsen.

Kjeld, Hanne, Bente og Ivan har haft løbende kontakt med en stærk og stædig borgergruppe mod etablering af det underjordiske p-anlæg på Dantes Plads med Jette Ingerslev som hoveddrivkraft.

### **Fortsat møderække om borgerinddragelse i København Kommune**

I forlængelse af en række tidligere workshops om borgerinddragelse i 2018 og 2019 afholdt Københavns kommune torsdag den 2. maj 2019 på Rådhuset endnu et såkaldt dialogmøde - med den overordnede titel ”mangfoldighed og fokuseret københavnerdialog”, hvor repræsentanter fra kommunens lokaludvalg fordelt ved 11



borde blev sat til at drøfte de fire følgende temaer: repræsentativitet og mangfoldighed, understøttelse af københavnernes engagement, reel indflydelse og styr på inddragelse. Hvad de tilbagevendende initiativer omkring borgerdialog skal munde ud i står fortsat hen i det uvisse, for både politikere, lokaludvalgsmedlemmer og borgere i almindelighed, herunder lokaludvalgenes fremtid.

### **Borgermøder om Lynetteholmen**

I lokalrådsregi er der i det forløbne år afholdt tre borgermøder om Lynetteholmen, som alle havde Kjeld A. Larsen som aktiv deltager.

Et første møde blev arrangeret af Christianshavn lokaludvalg tirsdag den 30. april 2019 på Arkitektskolen, hvor der bl.a. var oplæg ved Anne Skovbro fra By & Havn, Otto Anker Nielsen fra DTU Transportafdeling om planer for offentlig transport og trafik og ved Jakob Høst Madsen, Dansk Hydraulisk Institut om oversvømmelsesrisici og klimasikring for København.

Det andet møde, et statusmøde blev ligeledes afholdt af Christianshavn Lokaludvalg onsdag den 12. februar 2020 på Nordatlantens brygge. Denne gang havde man undladt at lade By & Havn komme til orde i form af oplæg, i stedet kom der oplæg fra lokaludvalgets Lynetteholm-gruppe og Peer Frank, formand for Foreningen af Byplanlæggere. Den intense debat om de fem temaer klimasikring, jordtransport, boliger, infrastruktur og energiforsyning viste, at ingen af de mange fremmødte var tilhængere af Lynetteholm-projektets gennemførelse.

Det tredje borgermøde kom i stand via initiativ og tilbud fra By & Havn til Indre By Lokaludvalg om en redegørelse for oversvømmelsesanalysen i tilknytning til Lynetteholm-projektet. Mødet blev afholdt af Indre By Lokaludvalg torsdag den 20. februar i Bethesda. By & Havn havde sendt administrerende direktør Anne Skovbro i byen som stikirendpige for at fremføre Lynetteholm-projektet som det enestående projekt til løsning af kommunens fremtidige store problemer: kystsikring af København, deponering af overskudjord og husning af den kommende vækst i befolkning og erhverv. I en efterfølgende snak blev de fremmødte deltagere enige om, at det ville være en god ide at følge op på mødet med oplæg om alternative løsninger på problematikken at beskytte København mod fremtidige oversvømmelsesrisici, som ikke nødvendigvis er forbundet med et Lynetteholm-projekt. Ud over Kjeld deltog tillige Hanne Dalhoff Knudsen i borgermødet.

### **Afrapportering for det lokale miljøarbejde 2019**

Miljøpunkt Indre By og Christianshavns hovedarbejdsområder fremgår af indledningen til Afrapportering for det lokale miljøarbejde 2019:

”Miljøpunkt Indre By & Christianshavn har med årsplan for det lokale miljøarbejde i 2019-2020 (med et perspektiv frem til 2022) arbejdet med en række projekter i de to bydele Indre By og Christianshavn.

Projekterne omhandler indsatser inden for områderne:

- Renere luft i byen og mindre CO2
- Mindre støj i byen
- Grøn by, klimatilpasning, bæredygtighed
- Mere direkte genbrug og sortering
- Kommunikation, synlighed og netværk

Planen er opdelt tematisk i projekter, men kan samtidig ses som en helhedsorienteret plan, hvor der sigtes efter at skabe synergier mellem projekterne. Vi forventer samtidig en inkluderende, social indsats. Projekter med fokus på mere grønt i byen forventes at indvirke positivt på luftforureningen. Mere information om luftforureningen og kilder hertil kan medvirke til øget, lokalt fokus på grøn mobilitet og cykling. Grønne facader og grønne rum/torve forventes også at kunne sætte fokus på biodiversitet, gerne koblet til klimatilpasning. Flere muligheder for sortering af affald til genanvendelse og ressourceudnyttelse sikrer mere bæredygtig affaldshåndtering samt fokus på direkte genbrug og byttefaciliteter. Ny læring med børn og unge om affald og ressourcer kan åbne for mere bæredygtig udvikling i lokalområderne. Samlet set er det ambitionen, at indsatserne vil medvirke til at bearbejde holdninger og på sigt ændre til en mere bæredygtig adfærd i bydelene.”

<https://mail.google.com/mail/u/0?ui=2&ik=e38974c67f&attid=0.1&permmsgid=msg-f:1662773084640452770&th=17135b4f8c1320a2&view=att&disp=safe>

### **Rapport om partikelforurening ved studentergruppe fra WPI**

En gruppe studerende fra Worcester Polytechnic Institute i Massachusetts har – som i de foregående år – udført et projektarbejde under Miljøpunktets ledelse efteråret 2019. Projektet blev afsluttet og præsenteret den 11. oktober 2019 med en glimrende rapport **”Cleaner Air in Copenhagen: Mitigating Traffic-Related Particle Pollution”** om luftforureningens kilder, dens omfang og forslag til luftforureningens reduktion.

[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=13&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjPlsbChp3oAhUtZhUIHRtkCpY4ChAWMAJ6BAGDEAE&url=http%3A%2F%2Fwww.wpi.edu%2FPubs%2FE-project%2FAvailable%2FE-project-101019-175000%2Funrestricted%2FClean\\_Air\\_Final\\_Report\\_Booklet.pdf&usg=AOvVaw2kFuluajf\\_B16wX0etIoUT](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=13&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjPlsbChp3oAhUtZhUIHRtkCpY4ChAWMAJ6BAGDEAE&url=http%3A%2F%2Fwww.wpi.edu%2FPubs%2FE-project%2FAvailable%2FE-project-101019-175000%2Funrestricted%2FClean_Air_Final_Report_Booklet.pdf&usg=AOvVaw2kFuluajf_B16wX0etIoUT)

### **Artikler om trafikøer ved Miljøpunkter og andre grønne organisationer**

I forbindelse med høringsprocessen omkring Københavns Kommuneplan 2019 skrev Københavns Miljøpunkter sammen med en række NGO'er kronikker om trafikøer som et effektivt instrument til reduktion af trængsel og luftforurening i København.

### **Kronik i Altinget Transport den 29. januar 2020**

”Aktører: Trafikøer er svaret på hovedstadens trafiktrængsler

Af Miljøpunkterne i København, Rådet for Grøn Omstilling, Cyklistforbundet København, Delebilfonden LetsGo, By- og Pendlercykel Fonden og IDA energi- og klimapolitik.

Trængsel og luftforurening er fortsat en større omkostning for samfundet end CO<sub>2</sub>-udslip. Miljøministeren [har netop opgjort sundhedskostningen fra luftforurening](#) til 79 milliarder kroner om året, og en stor del af luftforureningen i store byer stammer

fra lokal trafik. Elektrificering af bilparken vil over tid reducere problemet med luftforurening og CO<sub>2</sub>-udslip drastisk (jævnfør Klimarådet), men der skal mere til. Heldigvis findes der værktøjer, der kan afhjælpe de dystre prognoser uden et decideret forbud mod privatbilismen.

Et af dem hedder "trafikøer". Med denne metode bliver der kun adgang med biler til og fra alle beboelseskvarterer fra én større vej. Det betyder, at der kun er langsom lommekørsel i beboelseskvarterer, og at den gennemkørende trafik holdes ude.”

[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjgspj8jeDnAhWR\\_KOKHcqMC-MQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fwww.alinget.dk%2Fartikel%2Ffaktoerer-trafikoeer-er-svaret-paa-hovedstadens-trafiktraengsler&usg=AOvVaw1OC2bvhsjEMz-UZ62bBEXk](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjgspj8jeDnAhWR_KOKHcqMC-MQFjAAegQIARAB&url=https%3A%2F%2Fwww.alinget.dk%2Fartikel%2Ffaktoerer-trafikoeer-er-svaret-paa-hovedstadens-trafiktraengsler&usg=AOvVaw1OC2bvhsjEMz-UZ62bBEXk)

## **En tilsvarende artikel blev bragt i Berlingske Tidende**

### **Internt RBT-arbejde**

#### **Organisatorisk**

På **generalforsamlingen den 24. april 2019** 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 21. maj 2019 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 Leif Kajberg som referent.

Det vedtagne Arbejdsprogram 2019-2020 for RBT blev drøftet på et par rådsmøder inden det blev lagt på rådets hjemmeside.

#### **Arbejdsprogram 2019-2020**

Som godkendt på generalforsamlingen den 24. april 2019

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

En havnetunnel i København, Hærværksmotorvejen i Jylland og Kattegatforbindelsen er projekter, som er prioriteret i alle de trafikudspil, som har set dagens lys forud for folketingsvalget i 2019. Iværksættelse af forundersøgelser er påbegyndt.

RBT har modtaget en donation på 200.000 kr. til støtte af et aktionsforskningsprojekt omkring protesterne mod Kattegatforbindelsen. RBT vil i den kommende periode fortsat bidrage til, at den offentlige debat får sat fokus på projekternes manglende bæredygtighed og eksistensberettigelse.

## **2) Flytrafik og forbedringer af international passagertogs-trafik via Danmark**

Situationen med øget flytrafik i Europa og reduceret togtrafik er helt forkert, ikke mindst efter COP24 i Katowice. Overordnet arbejder vi derfor på at få den klimaskadelige flytrafik inden for Europa erstattet med udbyggede grænseoverskridende togforbindelser, herunder nattog.

RBT fortsætter samarbejdet med andre NGO'ere, herunder Bevar jordforbindelsen og Netværket for bæredygtig transport, tillige med enkeltpersoner om at få gennemført dette nødvendige skift i den internationale transport. Vi viderefører i denne forbindelse indsatsen for at forpurre den planlagte udvidelse af Kastrup Lufthavn. Vores aktiviteter inkluderer arbejdet med at fremlægge argumenter og presse på for at introducere passagerafgifter på flyture og afgifter på flybrændstof.

Vi skal fortætte vort arbejde med at få 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. Vi skal fortsætte vor dialog med og presset på DSB med sigte på at få etableret et samarbejde med potentielle togoperatører, som har planer om nattogsdrift via Danmark, dvs. SJ og ÖBB. 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 jorden for udvidelse af togtrafikken på tværs af grænserne i Norden plus den påkrævede infrastrukturudbygning.

## **3/ Fokus på opprioritering af serviceniveauet i det kollektive transportsystem**

I de senere år har passagererne oplevet en konstant række af serviceforringelserne i det kollektive trafiksystem. Blandt de mange eksempler kan nævnes: indskrænkning af afgange med bus i weekender og aftentimer, fjernelse af ventefaciliteter, personale og toiletadgang på stationer, afskaffelse af køreplaner, Movias fjernelse af køreplan på stoppesteder, afskaffelse af kioskbetjening mv. i tog, al for stor vægt alene på digital information.

Et af de nye slagord inden for den kollektive transport, internationalt som nationalt, er MaaS, dvs. Mobility as a Service. Det er for så vidt et udmærket koncept: rejsen skal betragtes som et hele, et flow fra bopæl til bestemmelsessted, hvor alle mulige transportmuligheder kan indgå. Det største problem er, at det stort set ikke tages alvorligt i planlægningen, at systemet er opbygget via digital information og at bestilling i rejsens sidste led via flextrafik skal foregå adskillige timer forud for brug og ofte med lang tids venten.

RBT skal have fokus på serviceforringelserne og i offentligheden bidrage med forslag til forbedring af serviceforholdene og dermed til et løft af den kollektive transport som sådan og i rollen som et centralt virkemiddel i klimakampen. Vi kan overveje et fælles fokus i samarbejde med Passagerpuls.

#### **4/ Transport og køn**

Kvinder udgør majoriteten af brugerne i den kollektive trafik, hvilket kunne være en af grundene til at kollektive transport er utilstrækkeligt prioriteret. Flere kvindelige forskere er begyndt at formulere feministiske krav til transportpolitikken, heriblandt sociologerne Hilda Rømer Christensen og Michala Breengaard. Specifikt kan peges på problemer for kvinder med barnevogne i form af elevator- og ventesalskapacitet. Kønsfordelingen i transportpolitiske råd er meget skæv ud fra et ligestillingsprincip. Derudover består lobbygrupper inden for transport bestået ofte af bilismepromoverende mænd.

RBT kan i indeværende periode sætte køn og transport på dagsordenen i form af en konference. I den forbindelse skal vi drøfte, hvilke samarbejdspartnere vi skal alliere os med, og i hvilken sammenhæng en sådan konference kan finde sted.

#### **5/ Transport og FN's verdensmål for bæredygtig udvikling**

Internationalt og i Danmark har der udfoldet sig en seriøs debat om indhold i FN's 17 verdensmål og deres integration i samfundsudviklingen. Et konkret eksempel i Danmark er publikationen "Baseline for verdensmålene", udarbejdet af Dansk Arkitektur Center og Rambøll i samarbejde med KL og Danmarks statistik. Planen er at udgive en publikation for hver af verdensmålene. Den første publikation omhandlede verdensmål 11 om bæredygtige byer og lokalsamfund.

RBT er gået i gang med at undersøge verdensmålene for indhold af transport med henblik på at samle viden om transportrelaterede temaer og vedtagne målsætninger og hensigtserklæringer for transportudviklingen og transportens konsekvenser i form af trængselsproblemer, drivhusgasudslip, støj- og luftforurening og sammenhængen med byrumsudvikling. RBT's arbejde med verdensmålene skal dels resultere i en base for vidensopsamling og dels være udgangspunkt for formulering af innovative politikker til fremme af bæredygtig transport.

#### **6) Påvirkning af indholdet af Københavns Kommunes kommuneplan 2019 og realisering af mål i Klimaplan 2025**

I forlængelse af det afholdte valgmøde i forbindelse med kommunevalget november 2017 og fortsatte halvårsmøder med politikere fra Teknik- og miljøudvalg har RBT igangsat en løbende kontakt med københavnske politikere. Kontakten skal bruges aktivt til at fremme tiltag for en mere bæredygtig trafikudvikling i Københavns kommune, heriblandt indholdet i den kommende kommuneplan 2019, opfyldelsen af Klimaplan 2025 og Klimaplanens Roadmap 2017-2020 tillige med det kommende C40 Cities topmøde i København oktober 2019. 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 nødvendig bilparkering ved stationer i forstadskommuner, bilfri byudviklingsområder, 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 arbejde for en reduktion af biltrafikkens omfang.

### **7) Cyklen som bærende transportmiddel, herunder i kombination med kollektiv transport – uændret fra forrige arbejdsprogram**

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.

### **8) Befolkningskoncentration og byfortætning: transport-relaterede konsekvenser**

I flere kommuner er der planlagt eller gennemført byfortætningspolitikker, fx i Gladsaxe, og specielt i Københavns Kommune udvides boligmassen markant i disse år. Regeringsudspillet ”Danmarks hovedstad. Initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet” fra januar 2019 tager ligeledes udgangspunkt i en markant befolkningstilvækst i hovedstadsområdet. Det fælles udspil fra statsministeren og overborgmester Frank Jensen om Lynetteholmen koblet sammen med en havnetunnel og metroudbygning ”Regeringen og Københavns Kommune vil bygge en helt ny bydel” fra oktober 2018 lægger op til en forstærket befolkningskoncentration i havneområdet af den fjerneste del af regionen, hvilket vil føre til øget kørselsvolumen og behov for endnu flere parkeringspladser. Og dermed gøre det mindre trygt og attraktivt at cykle og bevæge sig til fods (også for fx skolebørn). RBT kan slå til lyd for at gøre Lynetteholmen til et principielt bilfrit område, alene betjent af letbaner og cykel- og gangstier.

Det ville være forkert ensidigt at afvise byfortætning over en bred bank. Erhvervsudvikling skal primært placeres stationsnært. I forbindelse med udviklingen af nye boligkvarterer vil vi fra Rådets side fremhæve, at klima- og miljøvenlige transportformer skal indarbejdes i byplanlægningen,

### **9) 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.
5. ansatte servicemedarbejdere skal være til stede i kollektive transportmidler

## **10) Videreudvikling af NGO-samarbejdet i Netværket for Bæredygtig Transport og Bevar jordforbindelsen**

Det er lykkedes siden 2015 at opbygge et netværk på transportområdet Netværket for bæredygtig transport omfattende følgende ti NGO'er: Vedvarende Energi, NOAH Trafik, Cyklistforbundet, Klimabevægelsen i Danmark, Danmarks Naturfredningsforening, JMOM, RBT, Danske Delebiler, Bedsteforældrenes Klimaaktion og Bicycle Innovation Lab. I august 2018 oprettedes tillige det nye NGO-forum Bevar jordforbindelsen. 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 disse netværkssamarbejder, som fortsat skal prioriteres højt fra RBT's side.

## **11) Meget mere gods på skinnerne – uændret fra forrige arbejdsprogram**

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 CO<sub>2</sub>-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.

**Alt i alt kan vi konstatere, at RBT har arbejdet – mere eller mindre intenst – med alle af arbejdsprogrammets 11 punkter. Den største arbejdsbyrde har været lagt i temaerne i punkt 1, 2 6 og 10.**

## Rådets studietur til Schweiz

Rådet for Bæredygtig Trafik gennemførte den 15. – 21. september 2019 en studietur til Schweiz. Deltagerne fra RBT var Hanne Dalhoff Knudsen, Ivan Lund Pedersen, Kjeld A. Larsen, Leif Kajberg, Niels Brønholt og Niels Wellendorf. Vi havde i Rådet i længere tid haft et ønske om at kunne foretage en studierejse til Schweiz for at studere kollektiv trafik og ikke mindst landets succesrige jernbanesektor. Denne drøm blev opfyldt i starten af 2019 (helt konkret d. 27. februar), da vi efter ansøgning modtog en rejsebevilling fra Velux Fonden. Studierejsen blev forberedt i løbet af første halvdel af 2019. Vi tilbragte fem intensive studiedage i Schweiz med aftalte besøg, rundvisninger m.m. og suppleret med omfattende rejseaktivitet på egen hånd, hvor vi tog rundt med tog, primært på hovedstrækninger, men også med et par afstikkere ad sidebaner, deriblandt den ikoniske Rhätische Bahn, som gjorde det muligt for os ved selvsyn at danne os et indtryk af styrkepositioner og fordele i schweizisk kollektiv trafik. Vi søgte at danne os et rimeligt præcist billede af det kollektive transportsystems kapacitet, sammenhængskraft, planlægningsaktiviteter, investeringsniveau, brugervenlighed og serviceniveau. Og der var i den grad valuta for pengene, når det gælder inspiration, idéer og indhentning af viden.

Vi har i den afsluttende, omfangsrige rapport samlet en masse faktuelle informationer og detaljerede iagttagelser om jernbaner og anden kollektiv transport i Schweiz, og vi har prøvet at illustrere, hvordan systemet er opbygget, de strategiske sigtelinjer, man arbejder ud fra, og de udfordringer, man står overfor. Rapporten er tilgængelig på Rådets hjemmeside

<http://baeredygtigtrafik.dk/kollektiv-trafik-i-schweiz-signalement-af-en-succeshistorie/>

Vi har gjort meget ud af formidle indtrykkene fra vores studierejse til politikere, relevante organisationer og instanser og offentligheden mere bredt. Formidlingsindsatsen omfatter ud over den fyldige rapport en dagsbladskronik i *Information*, som er tilgængelig på Informations websider (<https://www.information.dk/debat/2020/01/schweiz-prioriterer-kollektive-trafik>) samt en artikel til *Nordisk Järnbanesamarbejdes magasin*. Artiklen ventes publiceret i nr. 2, 2020, der udkommer den 23. april. Rapporten med resultaterne fra Rådets studierejse til Schweiz blev desuden tilsendt de danske EU-parlamentarikere, og vi opfordrede disse til at sprede rapporten inden for deres netværker og interessekredse. Vores studierejserapport kan tillige være en opfordring til politikerne, dem i Bruxelles og de hjemlige på Borgen, om at tage på studierejse til Schweiz. Vi har via vores studiebesøg i Schweiz fået nogle nyttige faste kontakter i dette land, som er Europamester i jernbanetransport, bl.a. til VöV (Verband Öffentlicher Verkehr). Vi har efterfølgende gjort brug af denne kontakt. I forbindelse med den igangværende analyse af muligheden for at etablere en grøn regional BRT-løsning (tog på gummihjul) på Østbanens tracé som erstatning for den lokale togdrift rettede vi således henvendelse til VöV. Vi ville gerne have en vurdering af BRT-løsninger set



med schweiziske briller, og vi bad tillige om at få tanker og holdninger vedrørende tog/jernbane kontra BRT plus oplysninger om, hvorvidt BRT-systemer overhovedet spiller en rolle inden for den kollektive transport i Schweiz.

### **Medlemstal, medlemsinformation og mediekontakt via sociale medier**

Med 28 betalende ud af medlemslistens 78 medlemmer primo april 2020 er foreningens medlemstal ret beskedent, men der har været en beskedent medlemstilgang i det forløbne år. 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. Vi drøfter fortsat, hvorledes vi kan styrke vores arbejde på baggrund af et større medlemskab. Vi mangler i den grad unge bestyrelsesmedlemmer.

### **Møder med organisationer og andre foreninger**

#### **RBT har i det forløbne år holdt flere møder med andre organisationer:**

Møde med **Eva Jensen**, nyudnævnt leder af afdelingen for klimaforandring, transport og energi ved **EU's Miljøagentur** og hendes medarbejder **Andreas Unterstaller**, ekspert på transport og miljø fredag den 28. juni på agenturets adresse på Kgs. Nytorv. Det blev en frugtbar udveksling af synspunkter. Fra Poul Kattlers referat ses følgende uddrag:

”EEA fortsætter serien af TERM rapporter, hvor princippet for transportsektoren Avoid, Shift, Improve stadig er bærende.

Sidste rapport havde særligt fokus på elektriske biler. Næste rapport vil have transport omkring byerne som fokus. Der vil blive kigget på effektiv offentlig transport, og begreber som spildtid og MAS vil indgå. Rapporterne rummer altid en status redegørelse over hvor langt virkeligheden er fra EU's målsætninger. Vi kan jo ikke sige noget om, i hvilket omfang den ny EU-kommission vil ”tage skeen i den anden hånd” omkring transportens bidrag til klimaskader.

EU Kommissionen vil ved årsskiftet 2019/20 præsentere konklusioner på ny forskning om flyenes skader ved at udlede stoffer højt oppe i atmosfæren, således at vi kan få større klarhed om dette vigtige emne. Det er hér, vi typisk bruger faktor 2, eller faktor 2,7 for at få et retvisende billede af flyvningens skader på klimaet.”

Møde med to repræsentanter fra **Den grønne Studenterbevægelse** Klara Sørensen og Alberte Skriver tirsdag den 25. juni om fælles holdninger i klimakampen på transportområdet.

Møde med **Danmarks Naturfredningsforenings Københavnsafdeling** ved **formand Ole Damsgaard** og **næstformand Knud Erik Hansen** onsdag den 21. august for at drøfte fælles anliggender omkring byudvikling og transportpolitik forud for høringen om Københavns Kommuneplan 2019.

Møde med **lektor Natalie Gulsrud**, Afdelingen for Landskabsarkitektur og Planlægning under Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Københavns Universitet tirsdag den 29. oktober på instituttet på Rolighedsvej. Hun har i samarbejde med kollegaen James Henderson udgivet bogen "Street fights in Copenhagen", hvor hun bl.a. diskuterer Socialdemokratiets nyliberale politik på transportområdet i København. På det interessante holdningsudvekslende møde deltog fra RBTs side Keld Simonsen, Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen.

### **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; den ny regerings og støttepartierne klima- og transportpolitiske udspil, herunder klimalov, finanslov, kommende klimahandlingsplan og infrastrukturplan; Klimarådets rapporter; transport og FN's 17 verdensmål; Københavns kommunes Kommuneplan 2019, kommunens klima- og transportpolitik, Lynetteholmprojektet og det planlagte p-anlæg under Dantes Plads; 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; deltagelse i Broen til fremtiden; deltagelse i oprettelse af Nationalforening mod flere motorveje; Movias første mobilitetsplan; drøftelse af temaerne etablering af letbanen i Ring 3, samfundsøkonomiske modeller og cost-benefit beregninger, førerløse biler, delebiler og elbiler, fremme af cyklisme, herunder cykelmedtagning i den kollektive transport; opfølgning på studierejsen til Schweiz; 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 teknik- og miljøborgmester og transportpolitikere fra Teknik- og Miljøudvalget; kontakt til medlemmer af det nyvalgte EU-parlament; møde med EU's Miljøagentur; samarbejdet med Passagerpuls; artikelskrivning til den nationale og lokale presse, specielt Altinget Transport; 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"; eventuelt bankskift; restaurering og opdatering af hjemmesiden, udsendelse af nyhedsbreve til medlemmerne; kommende formandsskift og kommende prioritering af arbejdsområder; planlægning af generalforsamling 2020 og formøde forud for generalforsamlingen.

## **Livlig trafik på rådets maillister**

I årets løb har der udfoldet sig en meget intens trafik på vore interne maillister, som bestyres af Keld Simonsen.

## **Tanker om fremtiden for Rådet for Bæredygtig Trafik**

I anledning af det forestående nyvalg til formandsposten udarbejdede Poul Katter et tre-siders papir med ovenstående overskrift. Papiret blev suppleret af øvrige bestyrelsesmedlemmer og diskuteret på rådsmødet den 14. januar 2020. Papiret vil udgøre et fælles forståelsespapir for det fremtidige arbejde i RBT.

## **FN's 17 verdensmål og transportindhold**

Kjeld A. Larsen udarbejdede efteråret 2019 et omfattende figur- og tabelmateriale på transportområdet, som i bred forstand kan relateres til en række af FN's 17 verdensmål, specielt mål 3: Sundhed og trivsel, mål 5: ligestilling mellem kønnene, mål 7: adgang til bæredygtig energi, mål 8: bæredygtig økonomisk vækst, mål 9: bygge robust infrastruktur og mål 11: gøre byer robuste og bæredygtige. Materialet, udformet som tre dokumenter i pdf-format og udlagt på RBT's hjemmeside, vil kræve en fortsat opdatering i takt med fund af nyt figur- og tabelmateriale..

## **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 Nyhedsbreve til medlemmerne vægtes højt.

## **Tidligere bestyrelsesmedlem Ole Iskov er død**

Ole Iskov var et yderst respekteret og skattet mangeårigt medlem af bestyrelsen. Han døde - efter nogen tids sygdom - den 21. marts 2020. Som postmester gennem en tidsalder kendte Ole som ingen anden Danmarks geografi og kunne udpege beliggenheden af selv den mindste jernbanestation i landet. Derudover var Ole i besiddelse af et sjældent korrekt dansk og dermed ukuelig korrekturlæser af formandens beretninger gennem mange år. I Nyhedsbrevet fra december 2019 beskrev Leif Kajberg Oles indsats på jernbaneområdet således:

*”For 10 år siden, i april 2009, markerede vi fra Rådet for Bæredygtig Trafiks side, at det var nat med Slagelse-Næstved-banen, den afgik ved døden på grund af en uheldig alliance mellem transport- og miljøministerierne, to kommuner, en skovrider, Nordea Fonden, Danmarks Naturfredningsforening og nogle hestepiger. Der er grund til at spole tilbage til tidligere bestyrelsesmedlem i RBT Ole Iskofs utrættelige indsats for at bevare banen, der blev nedlagt i 1971, som led i en større jernbanemassakre. Det betød ophør af persontrafikken, men der blev kørt gods på banen nogle år efter. Tracéet lå derefter ubenyttet hen, stort set, og langs med nogle af delstrækkene opstod der et skønt stykke oplejet natur. Men herefter kom asfaltbølgen til den tidligere jernbanestrækning, og den blev omdannet til cykel- og vandrestien Fodsporet og udsat*

*for vanlig friluftslivstivolisering. Der er grund til at spole tilbage til tidligere bestyrelsesmedlem i RBT Ole Iskøvs utrættelige indsats for at bevare banen. Ole bekostede egenhændigt et skrift, der på fremragende vis og med slagkraftige argumenter, køreplansmodeller, passagerestimater m.m. anskueliggjorde, hvordan Slagelse-Næstved kunne reaktiveres. Ole lignede vel ikke en typisk ”aktivist”, men han savnede bestemt ikke det aktivistiske drive. Og demoer, happenings og manifestationer i det offentlige rum findes stadig i Rådets værktøjskasse.”*

Kjeld A. Larsen - April 2020

Med adskillige bidrag fra øvrige rådsmedlemmer