



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N

www.baeredygtigtrafik.dk

Nyhedsbrev december 2019

København, 4. december, 2019

Kære medlem af Rådet for Bæredygtig Trafik

For at forbedre kontakten med vores medlemmer udsender vi et par gange om året et nyhedsbrev med kort information om arbejdet i Rådet for Bæredygtig Trafik (RBT).



Vil du støtte os med en skærv?

Julehvervekampagne

Selv om vi i det forløbne år har fået en håndfuld nye medlemmer, vil vi gerne have flere medlemmer i Rådet for Bæredygtig Trafik. Og vi vil også rigtig gerne have flere yngre medlemmer. Og vi er også optaget af at udbrede kendskabet til foreningens virksomhed.

Derfor iværksætter en julehvervekampagne fra Rådets side.

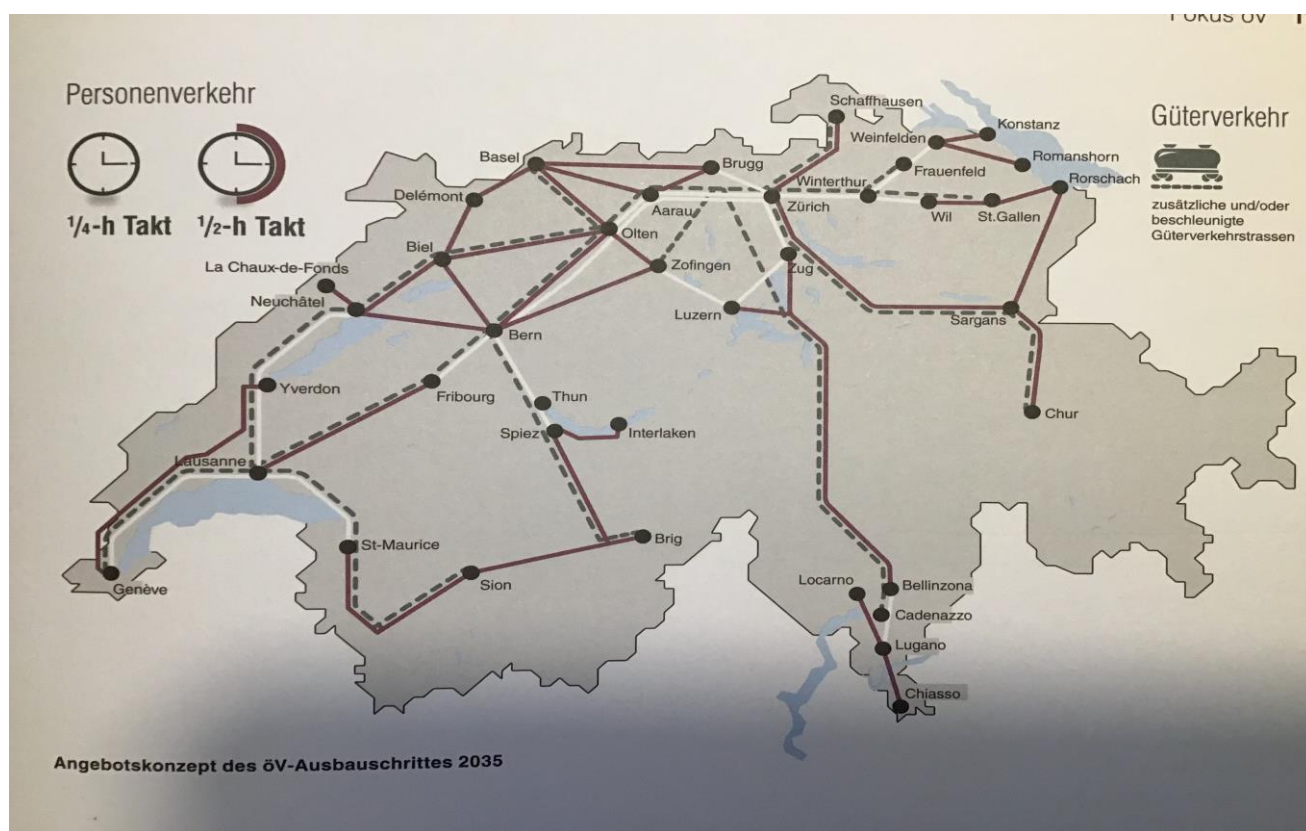
Kampagnen er skruet sammen på følgende måde:

- Vi giver et tilbud til alle medlemmer (der har betalt kontingent) om, at man til f. eks. familie og venner kan give 1 års medlemskab af Rådet for Bæredygtig Trafik som julegave / julehilsen til reduceret pris: 100,00 kr.
- Som gavegiver indbetaler du de 100 kroner med angivelse af modtagerens navn. Der er ingen øvre grænse for, hvor mange man kan give denne gave til; gaven kan dog kun gives til personer, der ikke er medlem i forvejen.
- I modtagerens gavebrev vil der bl.a. stå, at gaven aktiveres ved, at modtageren af medlemskabet oplyser navn, adresse og e-mail til formand Kjeld A. Larsen, Rådet for Bæredygtig Trafik: kjeld.allan.larsen@gmail.com
- Julegave-medlemskabet dækker hele 2020. Herefter betaler modtageren almindeligt kontingent; man kan ikke anvende det reducerede kontingent mere end denne ene gang.
- Hvert nyt medlem får et velkomstbrev fra Rådets formand.
- Julehvervekampagnekontingenter, der er indbetalt, betales ikke tilbage, heller ikke selv om modtageren ikke aktiverer medlemskabet.

Kontingent 2019

Mangler du at indbetale kontingent? Kontingentbeløb indsættes på Rådets konto 8401 1035023. Kontingentet er 150,00 kr. (personligt medlemskab).

Rådets studietur til Schweiz



(Kilde: VöV)

Rådet for Bæredygtig Trafik har været på studietur til Schweiz i september. Deltagerne fra RBT var Hanne, Ivan, Kjeld, Leif, Niels B. og Niels W. Rejseaktiviteten modtog støtte fra Velux Fonden. Og der var i den grad valuta for pengene, når det gælder inspiration, idéer og viden. Der foreligger et udkast til rapport om Schweiz kollektive trafiksystem, primært jernbanesektoren. Vi er nu i fuld gang med at udbrede indtryk og resultater. Rapporten på p.t. 44 sider er fyldt med faktuelle informationer og detaljerede iagttagelser, og den omfattende formidlingsindsats omfatter dagsbladskronik, artikel på Altinget.dk (transport) plus en artikel til *Nordisk Jernbane Tidsskrift* NJT, som er NJS, Forum for Nordisk Jernbanesamarbejdes magasin. Og naturligvis vil vi også lægge noget op på Rådets hjemmeside om indtrykkene fra Schweiz, landet, der er Europamester i jernbanetransport. Vores studierejserapport kan tillige være en opfordring til politikerne om at tage

på studierejse til Schweiz. En opfordring hertil kan ikke mindst rettes til de transportpolitikere, som vi har kontakt til. Vi har til dette formål planer om at lave en beskåret, tilrettet og handy udgave af rapporten (og i printet version) til møder med transportordførere. En Christiansborg-konference om kollektiv trafik med afsæt i rapportindholdet er også en del af idéarsenalet.



10 års kampe for bedre kollektiv trafik



2009-2019. 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 Iskavs 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 Iskavs 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 aktivistske *drive*. Og demoer, happenings og manifestationer i det offentlige rum findes stadig i Rådets værktøjskasse. Vi er stadig klar med transparenter og skilte, når vi agiterer for nattog – engang lagde vi os ned på gulvet på Hovedbanen i København i pyjamas etc. på madrasser o.l. og blev nævnt i TV Lorry. Vi er med i klimademoer og klimamarcher og i front, når der skal kæmpes mod lufthavnsudvidelser og tages kraftigt til orde

mod klimaskadelig flyvning. Og RBT brugte også mange ressourcer i kampen for at afværge lokalbanenedlæggelser i Vestjylland og på Midtjylland i 10'erne.

Slap tilgang til flyvningens klimabelastning

Rådet for Bæredygtig Trafik deltager sammen med en række andre grønne organisationer og fora inden for klima, miljø og energi i en samarbejdsplatform med navnet Netværket for Bæredygtig Transport. Gunnar Olesen, Vedvarende energi, der er en af disse samarbejdspartnere, konstaterer: ”Finanslov 2020 er en spildt chance for at regulere flyenes stigende klimabelastning med en flyafgift. Derfor vil Danmark stadig være et sort hul, der tillader flyvning uden nogen væsentlige miljøafgifter, modsat vore nabolande. Tyskland har oven i købet med landets finanslov 2020 øget flyafgifterne, så forskellen til vore nabolande er voksende på dette område. Den nye, minimal registreringsafgift på fly fra 2021 har ingen praktisk betydning for flyenes klimabelastning, snarere tværtimod. Der er behov for at vi går væsentligt kraftigere til værks for at få klimapolitik ind i den danske flybranche.” Ja, der er al mulig grund til at øge presset på regeringen og de politiske partier. Det er brandærgeligt, at der ikke var mod til, fra det store regeringspartis side at få en flyafgift med i Finansloven. Det her er en ommer.

Nattog vigtig prioritet for transportpolitiske græsrodder – og måske springer politikerne også på toget

Det er tydeligt, at medierne interesserer sig mere for nattog. DR's P1 har således bragt udsendelser, hvori indslag om nattog indgår, og Dagbladet Politiken har også øget nattogsdækningen. Og Cyklistforbundets direktør Klaus Bondam slår også et slag for nattoget i Europa.

<https://europabevaegelsen.dk/2019/12/03/bondam-toget-skal-genindtage-europa/> Der er bebudet en svensk rapport om muligheder for nattog medio januar 2020. Men lige p.t. er det de østrigske baner (ÖBB), der er i front inden for nattogdriften i Europa. De har også nyt nattogsmateriel på bedding, og ÖBB vil gerne køre nattog til og fra Danmark. Men det kræver enten samarbejde fra DSB eller økonomisk støtte fra den danske stat. Vil du tjekke ud, hvordan fremtidige nattog kan indrettes, så klik linket her: På <https://bahnblogstelle.net/2019/11/25/oebb-zeigt-erste-digitale-entfuerfe-so-sollen-die-nightjet-zuege-der-zukunft-aussehen/> viser ÖBB hvordan de nye nattogsvogne kan blive indrettet. Det har hidtil været op ad bakke at få regeringer, transportpolitikere og DSB til at interessere sig for indførelsen af nattog i Danmark. Men nu øjnes en sprække af lys, der er en lille åbning i Finanslov 2020. Der står således: ”Aftaleparterne noterer sig endvidere, at regeringen sammen med DSB vil undersøge mulighederne for at etablere nattog i Danmark samt undersøge mulighederne for at koordinere en eventuel nattogsdrift med Tyskland og Sverige.”

Og om takstnedsættelser står der: Der afsættes således samlet set 98,7 mio. Kr. i 2020, 87,1 mio. kr. i 2021, 89,2 mio. kr. i 2022 samt 110,6 mio. kr. i 2023. Endelig står der: Aftaleparterne noterer sig, at regeringen i forbindelse med en kommende investeringsplan for infrastruktur vil præsentere et oplæg til disponering af opsparede midler i ”Forliget om Bedre og Billigere kollektiv trafik” for forligskredsen.

Se så at få gjort noget ved beskatningen af diesel- og benzinbiler!

Det er et af hovedbudskabernes i Ivan Lunds artikel på Altinget Transport (digitalt nyhedsbrev). Ivan Lund er mangeårigt medlem af Rådet for Bæredygtig Trafik og er desuden aktiv i NOAH Trafik. Ivan har i mange år arbejdet med og ytret sig om centrale problematikker i forbindelse med beskatningen af motorkøretøjer, de urimelig afgiftslettelser, den alt for lempelige behandling af bilejerne, motorvejsudbygning og den ensidige prioritering af vejudbygning og vejtrafikkens skadevirkninger, støj, forurening, ulykker m.m. Og han har opbygget et stort vidensreservoir på

disse områder Han har gennemhullet argumenter for nye motorvejsanlæg og stillet skarpt på de løsagtige, vanepregede fremskrivninger af den motoriserede trafiks udvikling og behovet for endnu mere asfalt og har også været med til at levere kritik af den skævvredne byudvikling, som ensidigt og helt klimauholdbart favoriserer biler og bilejerskab. Og som trods den grønne retorik gør alt for lidt ud af cyklismen. Sammen med andre rådsmedlemmer går han i flæsket på de lyserøde illusioner om de åh så klimarigtige elbiler. Elbilen afskaffer jo ikke trængselsproblemerne, og man medregner ikke de sorte pletter i elbilernes CO2-regnskab, som relaterer sig til fremstillingsfasen på fabrikkerne. Og en ordentlig sort plamage på elbilens lysegrønne profil er fx partiklerne fra bremses og dæk, mikroplast m.m. Og dæk på elbiler støjer også, skulle vi hilse og sige.

Link til artiklen på Altinget Transport: <https://www.altinget.dk/transport/artikel/noah-el-biler-alene-loeser-ikke-biltrafikkens-store-belastninger>



<https://www.facebook.com/events/1231890653627939/>

Tjek Rådets hjemmeside ud: <http://baeredygtigtrafik.dk>

Se så at få det sønderjyske dobbeltspor bygget!

Snirklet og snørklet og noget bureaukratisk forekommer det. Alle presser på for at få udbygget Tinglev-Padborg til dobbeltspor af hensyn til den grænseoverskridende jernbanegodstransport. Så komplicerede er anlægsarbejderne vel heller ikke på et sted, hvor der før har været dobbeltspor, hvorfor der ikke burde været noget større behov for ekspropriationer. Og i et næsten fladt terræn uden tæt bebyggelse. Men sagen trækkes i langdrag, der nøles, og transportministeren kommer med udflugter. Først skal man nemlig have undersøgt prisen for, hvad det koster at iværksætte en forundersøgelse. Og det betyder vel, at der skal (dyre) eksterne konsulenter ind over. Det lyder da alt for omstændeligt med denne prisberegning, altså prisen på selve den forudgående analyse og beregning – faktisk som forstadie til en syltekrukkeaktivitet. Engelbrecht skuffer.

Opdateret pris for dobbeltspor har lange udsigter

En ny beregning af prisen for et ekstra jernbanespor i Sønderjylland lader vente på sig. Transportminister Benny Engelbrecht (S) vil først på et senere tidspunkt udarbejde et estimat for, hvad det vil koste at undersøge prisen for dobbeltsporet. Venstre ønsker hurtigere handling.

TRANSPORT

Rasmus Just
raj@jvdk

SAG: Det bliver først, når forhandlingerne om en stor trafikplan går i gang på et tidspunkt i 2020, at arbejdet hen imod et ekstra jernbanespor på strækningen Tinglev-Padborg kommer nærmere.

Venstres Ellen Trane Nørby (V) har ønsket at få nye beregninger på, hvad et spor vil koste, så partierne har et faktisk grundlag til de kommende forhandlinger. Men transportminister Benny Engelbrecht skriver i et svar til Venstre-politikeren, at han først forud for forhandlingerne om en bred politisk aftale om infrastruktur vil "få udarbejdet et nærmere estimat for, hvad en ny undersøgelse af en udbygning til dobbeltspor vil koste" samt en beskrivelse af indholdet i en sådan undersøgelse.

Ellen Trane Nørby er langt fra tilfreds med svaret. Hun ønsker hurtigst muligt at få en pris for anlæggelsen af selve sporet.

Nu skal vi så vente på at komme videre indtil nogle forhandlinger, som vi ikke ved hvornår kommer. Det er uholdbart for Transportudvalget og problematisk,

fordi det er et spørgsmål om at kunne se, hvilke projekter der kan komme med i trafikaftalen. Vi ønsker at få beregningerne nu for at have et så velbelyst grundlag som muligt, så dobbeltsporet kan indgå i reelle forhandlinger om fremtidens trafikprioriteter. Hvis ikke vi kommer med konsoliderede beregninger til de kommende forhandlinger, bliver det bare en syltekrukke. Jeg har set så mange gange, at hvis ikke der er et ordentligt oplyst grundlag at diskutere ud fra, så bliver sådanne projekter bare parkeret, siger Ellen Trane Nørby.

Grundlag

Lokalt valgte folketingspolitikere, borgmestre og interesseorganisationer har i mange år kæmpet for at få etableret sporet. Efter at strækningen fra Vojens til Vamdrup blev dobbeltsporet i 2015, er de få kilometer fra Tinglev til Padborg de eneste enkeltsporede fra Syditalien til Stockholm. Den udgør derfor en flaskehals for jernbanetransporter for gods og persontog gennem regionen. Samtidig viste et uheld i 2012, hvor et godstog blev afsporet på den dengang enkeltsporede jernbane syd for Vamdrup, at enkeltsporede strækninger ud-

gør en risiko. Jernbanetrafikken var således totalt lukket ned i knap tre uger og måtte ud på en stor omvej.

Ellen Trane Nørby vil tage fat i ministeren på ny og forsøge at få det, hun kalder et "ordentligt grundlag" forud for forhandlingerne.

Tidligere regeringerne under socialdemokratisk eller Venstres ledelse har hidtil ikke fundet pengene til dobbeltsporet. Senest var projektet ikke en del af den milliardplan for infrastrukturen, som de borgerlige partier fremlagde i begyndelsen af året.

Derfor runger Ellen Trane Nørbys kritik også "noget hult", fremfører Benny Engelbrecht i et skriftligt svar til avisen.

Modsat den tidligere regering er det min klare intention at indgå en bred politisk aftale, når vi skal forhandle om en ny grøn investeringsplan for Danmark. Her står det naturligvis Venstre frit for at bringe projektet op. Jeg vil som tidligere nævnt sørge for, at der tilvejebringes oplysninger om, hvad undersøgelse vil skulle omfatte, og hvad de vil koste, forud for forhandlingerne, forklarer ministeren uden at uddybe, hvornår forhandlingerne forventes at finde sted.

Officielle

Prisændringer i Sydbank

Fra og med den 6. januar 2020 indfører Sydbank negativ indlån privatkunder.

Med baggrund i de aktuelle markedsmæssige forhold gennem renteændring af forretningsmæssige årsager for at tilpasse priskedsituationen med negative renter.

Rentenedsættelsen omfatter almindelige konti med variabel renteskonti. Det betyder, at kunderne skal betale -0,75 % p.a. i et beløb, der overstiger 50.000 kr.

- Kunder med NemKonto i Sydbank kan derudover frit vælge et der kan stå op til 750.000 kr., før der skal betales negativ rente
- Kunder, der har en pensionskonto under udbetaling i rater, skal negativ rente af det beløb, der overstiger 100.000 kr.
- På Prioritetskonto og Prioritetskonto Private Banking skal der negativ rente af det beløb, der overstiger restgælden på låne
- For kunder med valutakonti i en valuta, hvor markedsrenter ændres renten. Konti forrentes med Sydbanks referencerente valuta til privatkunder, som p.t. er:
 - EUR: -0,50 % p.a. for indestående over 6.700 EUR
 - CHF: -1,50 % p.a. for indestående over 7.500 CHF
 - SEK: -0,55 % p.a. for indestående over 75.000 SEK

Rentesatserne er variable og bliver opdateret dagligt. Den ak referencerente kan findes på www.sydbank.dk.

Følgende produkter er ikke omfattet af ændringen:

- Børneopsparing og Børnebørnskonto
- Rasmus Klump Konto, Skolekonto og Startjobkonto
- 18/29 Konto, 18/29 Privat, 18/29 Budgetkonto og 18/29 Opsp.
- Indeks-konto

Et grønt flertal uden om Frank Jensen vil mindske biltrafikken i København

En af de mere opmuntrende transportpolitiske nyheder i løbet af de seneste dage er det grønne flertal på Rådhuset i København og intentionen om at gribe ind over for biltrafikken. Partierne i flertallet, deriblandt DF foreslår i den kommende kommuneplan for København, at der blandt andet satses på at mindske bilismens andel af trafikken til højst 25 procent, og at der i nye bydele arbejdes på at gøre dem mere eller mindre bilfri. Det er et væsentligt mere ambitiøst mål end de 33 procent, der hidtil har været lagt op til i byens fremtidsplanlægning. Partierne foreslår i den kommende kommuneplan for hovedstaden, at der blandt andet satses på at mindske bilismens andel af trafikken til højst 25 procent, og at der i nye bydele arbejdes på at gøre dem mere eller mindre bilfri. Det er et væsentligt mere ambitiøst mål end de 33 procent, der hidtil har været lagt op til i byens fremtidsplanlægning. Det bliver interessant at se fodaftrykket i den kommende kommuneplan. Men det er også på tide. København kan ikke bare køre på renomméet, som i øvrigt er noget udhulet.



Følg os på Facebook!