

Rådet for Bæredygtig trafik

Rådet for Bæredygtig Trafiks niende ordinære generalforsamling 23. marts 2010

"At gøre noget ved transporten på land er en win-win-win situation.
Det er godt for klimaet i det korte og det lange løb, og det er godt for vort helbred".

Nadine Unger, NASA's Goddard Institute for Space Studies

18. februar 2010

Den trafikpolitiske situation

Konflikten mellem bestræbelserne og forventningerne til fornyet global økonomisk vækst og ønsket om reduktion af drivhusgasudslippet

Mangen en statsleder har røde ører efter COP15. Københavner Aftalen blev et magert resultat af så mange års anstrengelser. Den vigtigste øvelse efter det afsluttede topmøde blev at pege på syndebukke og vaske egne hænder ved håndvasken. Specielt Kina blev af mange udpeget som den store skurk i et hævdet globalt fællesskab. Men i virkeligheden burde aftalens indhold ikke overraske: interesse modsætningerne mellem lande og landegrupper og internt mellem samfundsgrupper, producenter og NGO'er er enorme. Den politiske vilje til etablering af et globalt fællesskab er ikke til stede. Ingen stat kom med det indlysende forslag, at udbuddet af fossile brændsler, som er kilden til miseren: det stigende drivhusgasudslip, skal nedbringes. Grundlæggende handler klimaproblemet om verdens overforbrug af energi og ressourcer i øvrigt.

Intetsteds kommer modsætningen mellem på den ene side forventningerne om stigende økonomisk vækst baseret på fortsat global arbejdsdeling og på den anden side ønsket om at nedbringe det globale drivhusgasudslip så klart frem som på transportområdet. De indlysende eksempler er mangfoldige.

Indtægterne fra A.P. Møller-Mærsk, Danmarks største erhvervsvirksomhed, stammer traditionelt fra to forretningsområder: olie- og gaseventyret baseret på forekomsterne i Nordsøen og containersejlad på verdenshavene. Regnskabet for Mærsk i 2009 udviste et historisk underskud på 5,5 mia. kr., sammenlignet med overskuddet i 2008 på 17,5 mia. kr. Den globale krise betød både lavere oliepriser og mindsket efterspørgsel på containersejlad. For rederiet er nøglen til bedre indtjening, at forbrugerne i Europa og USA igen bruger flere penge, dvs. business as usual inden krisen satte ind: stigende oliepriser og mere global fragt på verdenshavene - med forøget drivhusgasudslip som konsekvens. Ifølge topchef hos Mærsk Nils Smedegaard Andersen ligger krisens afslutning ikke lige om hjørnet: "Et varigt opsving er ikke realistisk, før forbrugerne igen begynder at forbruge og efterspørge importvarer, og det ser vi ikke rigtig nogen tendenser til. I 2010 ser vi ikke noget væsentligt opsving". "Mærsk fik historisk kriselussing" Information den 5. marts 2010.

Et andet velkendt eksempel er de store broprojekter, hvor finansieringen er baseret på et forventet bilbaseret trafikspring. Eksempelvis viser beregninger, at den besluttede faste forbindelse over Femern Bælt vil resultere i et trafikspring i biltrafik på 40 %.

Grøn transport som indholdsløst modebegreb

I januar 2009 blev trafikforliget "**En grøn transportpolitik**" indgået mellem alle Folketingets partier, med undtagelse af Enhedslisten. I løbet af 2009 fulgte **tre nye trafikaftaler** som opfølgning på trafikforliget: "En moderne jernbane" og "Nye initiativer som led i udmøntning af puljer" i oktober og "Bedre veje mv" i december. Den sidste aftale er et veritabelt katalog over vejnettets udbygning, specielt i Hovedstadsområdet og Østjylland. Den dominerende filosofi er fortsat: trængslen skal løses ved at bygge sig ud af problemet. Til trods for den gængse viden, at mere vejkapacitet fører til mere biltrafik. Man må sige, at udspillet var flot timet i forhold til klimaforhandlingerne om reduktion af klodens drivhusgasudslip.

Begreberne bæredygtighed og grøn er kommet så meget på mode, at de har mistet enhver grad af videnskabelighed. Det bliver ikke via de opridsede tiltag i trafikforliget og opfølgende trafikaftaler, at

transportsektorens drivhusgaskurve knækkes. Der lægges ganske enkelt vægt på infrastrukturudvikling på alle fronter, både motorvejsudbygning og udbedring og udvidelse af den kollektive sektor. Mere af alt, og med hovedparten af transportmidlerne baseret på fossile brændsler, det kan kun føre til forøget drivhusgasudslip fra transportsektoren inden for den tidshorizont inden 2020, som trafikaftalen dækker. På vejsiden er der næsten helt og holdent tale om nye anlæg, mens der på banesiden primært tages fat på opretning af årtiers forsømmelser. Inkluderet er dog den yderst tiltrængte baneforbindelse København-Køge-Ringsted.

Ingen afkobling på transportområdet

I overensstemmelse med en EU-beslutning afrapporterer DMU for Danmarks vedkommende årligt en række indikatorer for udviklingen på drivhusgasområdet. I rapporten "Indicators for Danish Greenhouse Emissions from 1990 to 2007", fra december 2009, er afkoblingen mellem vækst i BNP og CO₂-udledning det gennemgående tema. På transportområdet er der for personbiler tale om en beskeden afkobling, idet antallet af kørte km fra 1990 til 2007 steg med 44 %, samtidig med at CO₂-udledningen steg med 37 %, en tendens som primært skyldes en forbedring af personbilernes gennemsnitlige brændstoffektivitet som resultat af skift fra benzin til diesel som brændstof. Hvad angår transporten af gods er historien en ganske anden, idet antallet af kørte km fra 1990 til 2007 steg med ca. 27 %, mens CO₂-udledningen steg med ca. 54 %, altså det modsatte af afkobling. Årsagen er, at de tunge lastbilers andel af godstransporten er steget gennem perioden. Endelig understreges det i rapporten, at dansk opererede skibe og fly i udenrigsfart tæller med i opgørelsen af BNP, men at de to sektors drivhusgasudslip i overensstemmelse med Kyoto-aftalen ikke er indregnet i Danmarks drivhusgasudledning. Altså: Uanset afkobling eller ej, så stiger transportens drivhusgasudslip ganske meget.

Reduktion af transportens drivhusgasser: en win-win situation

I et studie fra februar 2010 "Attribution of climate forcing to economic sectors" fra NASA's Goddard Institute for Space Studies i New York har en gruppe forskere under ledelse af Nadine Unger via modelstudier undersøgt 13 forskellige økonomiske sektors bidrag til den globale opvarmning fra 2000 over 2020 til 2100. De har både undersøgt sektorernes udslip af drivhusgasser, så vel som deres udvikling af aerosoler, dvs. forureningspartikler i form af eksempelvis sod og sulfater med den modsat rettede afkølede effekt, idet aerosolerne mindsker solens indstråling på jordoverfladen. Modelkørslerne viser, at transportsektoren nu og på det korte sigt i 2020 er den største bidragsyder til den globale opvarmning, bl.a. fordi udledningen af aerosoler fra biler, busser og lastbiler er forholdsvis begrænset sammenlignet med sektorerne energi og industri. På lang sigt i 2100 vil energisektoren overgå transportsektoren som den mest klimabelastende sektor. Rapportens hovedkonklusion er klar: set ud fra en klimasynsvinkel vil det være mest nyttigt at rette opmærksomheden mod landtransporten, eller som det fremgår af citatet indledningen: at gøre noget ved transporten er en 3 x win situation.

Viljen til ændringer er størst i de større bysamfund

Bevidstheden blandt såvel politikere som befolkning omkring trængsels- og drivhusgasproblematikken er stadig voksende: udviklingen skal være mere bæredygtig. Men mens retorikken er højstemt, så er den politiske vilje til at omsætte de grønne målsætninger til nødvendige handlinger ikke til stede: mulighederne forpasses.

Den danske regering har opgivet en direkte målsætning for transportens udslip af drivhusgasser. Målsætninger dirigeres og defineres i stigende omfang på EU-niveauet. Det ser ud til, at det politiske establishment er mere fodslæbende end befolkningen. Ofte viser opinionsundersøgelser, at befolkningsflertallet går ind for mere vidtrækkende handlinger end politikerne, at politikerne med andre ord er for tøvende i forhold til befolkningens forventninger. Politikerne er bange for at træde på den store middelklassens privilegier.

På nationalt plan vil alliancen mellem politikere og middelklasse stå først for brud i de større byer med forholdsvis lavt bilejerskab og stor pendlerbetinget trængsel: København, Århus og Odense, hvor

bevidstheden om biltrafikkens konsekvenser for miljø, livstruende forurening og begrænsning af livsudfoldelsesmulighederne i byens rum er stigende. Men også i Københavns Kommune fungerer grønne strategier samtidig med iværksættelse af nye bydelsprojekter baseret på beregnede trafikspring, eksempelvis bygningen af Nordhavnsvej til det nyprojekterede Nordhavnsområde. En stor del af RBTs indsats må rettes mod dette svageste led i alliancen mellem politikere og billobby, i særlig grad politikerne i Københavns Kommune.

Trafikværkstedet og den ny dagsorden

I 2008 fremsatte det Europæiske Miljøagentur en nødvendig ny strategi for at mindske såvel trængselsproblemet som klimatruslen: de rige samfund skal i gang med at mindske efterspørgslen af trafik. Dette middel til reduktion af transportens drivhusgasudslip er slet ikke kommet på dagsordenen blandt de toneangivende danske partier. Men det er den dagsorden, som RBT sammen med de øvrige græsgrødder i det nyoprettede Trafikværkstedet skal forsøge at få sat på dagsordenen.

I januar 2010 startede på RBTs initiativ det første møde i et græsgrøddernes Trafikværksted. Opgaven går ud på at udarbejde og fremlægge en bæredygtig trafikinfrastrukturplan for Sjælland. En hovedmålsætning er, at transporten skal være fossilfri, og et hovedmiddel er en reduktion af transportarbejdet med omkring 50 %. Det store spørgsmål er så, om græsgrødderne evner at gøre denne nødvendige transportreduktion til en del af den politiske dagsorden.

Begivenheder og RBT indsats

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

Det internationale niveau

Begivenheder:

Rapport om trafikikkerhed i Norden

Ifølge en rapport fra det Europæiske Trafikkerhedsråd ETSC "How far from Zero? Benchmarking of road safety performance in the Nordic countries" fra 2009 får Danmark bundrekord i trafikikkerhed blandt de nordiske lande. Eksempelvis er antallet af trafikdræbte personer pr. kørt mia. km i henholdsvis Island, Norge, Sverige, Finland og Danmark 7,8 , 7,8 , 8,3 , 11,4 og 13,6, og antal i procent, som kører for hurtigt på landeveje med en hastighedsgrænse på 80/90 km/t for de sidstnævnte fire lande 45 %, 50 %, 64 % og 72 %. ETSC anbefaler Danmark at opsætte endnu flere "stærkasser" med fotofælder på landevejene. Rådet for Sikker Trafik anbefaler, at bilisterne for fremtiden skal kontrolleres for hastighedsoverskridelser i form af strækingskontrol frem for punktkontrol. Dette forslag skiller de politiske partier: regeringspartierne imod, oppositionspartierne for.

Rådets handlinger:

Deltagelse i seminar om luftforurening og trafik i Danmark og EU

Det Økologiske Råd arrangerede 11. maj 2009 i Trekanten et seminar på engelsk om danske og europæiske løsninger på forurening fra trafikken med titlen "Air pollution, CO₂ and traffic in Denmark and EU". I seminaret, som omfattede hele syv oplæg, deltog fra RBT Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen.

Deltagelse i IDAs konference "Future Climate – Engineering Solutions"

Ingeniørforeningen i Danmark afholdt 3.-4. september 2009 en international konference med engelsk som kommunikationssprog, hvor 12 landes ingeniørforeninger som forarbejde havde udarbejdet nationale klimahandlingsplaner. IDAs egen plan "Klimaplan 2050", som blev offentliggjort på konferencen og forelagt af foreningens formand Lars Bytoft, var den mest gennemarbejdede og omfattede samtidig de mest radikale løsningsforslag. Specielt de nordiske ingeniørforeningers planer rummer mange gode forslag, specielt på det

område, som er ingeniørers styrke: det tekniske felt, herunder fremtidens drivmidler. For RBT deltog Kjeld A. Larsen.

RBT tilslutter sig internationalt baseret forskningsalliance

Med udgangspunkt i kontakter med to universiteter, Michael Søgaard ved DTU og Petter Næss ved Aalborg Universitetscenter, har RBT tilsluttet sig en ansøgning om støtte til en forskningsalliance med fokus på omstilling til et low-carbon samfund. En støtteskrivelse blev udarbejdet af Kjeld A. Larsen på rådets vegne. Forskningsalliancen er siden hen blevet godkendt og tildelt forskningsmidler. RBT får derved mulighed for at bidrage til workshops og andre aktiviteter, som er en del af forskningsalliancen, specielt i forbindelse med Delprojekt D om byudvikling og mobilitet.

Deltagelse i Symposium: Towards a Low Carbon Transport System

Symposiet Towards a Low Carbon Transport System var organiseret af det japanske forskningsinstitut Institution for Transport Policy Studies, blev støttet af The Nippon Foundation og fandt sted 5. december 2009 på Radisson Blue Royal Hotel. Fra RBT deltog Leif Kajberg. Et af de interessanteste aspekter ved symposiet var påpegningen af jernbaneudbygning som en vigtig faktor til nedbringelse af transportens drivhusgasudslip. I en rapport "Towards a Low Carbon Transport System" fremsættes en vision i form af et reduktionsscenarie for transporten i 2050, hvor et væsentligt middel til imødekomme af transportbehovet i 2050 er udbygning af jernbanen, til minimum 593.000 km i i-lande og 977.000 km i ulande.

Deltagelse i debatmøde om cykeltrafik i New York

By, Vej og Trafik under IDA arrangerede et foredrag den 11. marts 2010 ved arkitekt Camilla Richter-Friis van Deurs fra Gehl Architects med titlen: "New York – if you can make it here .." i Ingeniørforeningen. Fra RBT deltog Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen.

Statslige/nationale niveau

Begivenheder:

Regeringens nye bæredygtighedsstrategi "Vækst med Omtanke"

Regeringen udsendte sin ny strategi "Vækst med omtanke – Regeringens strategi for bæredygtig udvikling" 27. marts 2009. Det fremgår af strategien, at regeringen har opgivet sin tidligere målsætning om at reducere transportens CO₂-udslip med 25 % i 2030 sammenlignet med 1988. Klimaambitionerne på transportområdet er nu indsnævret til følgende intetsigende målsætning: "Regeringens mål er, at transportsektorens udvikling med øgede CO₂-udledninger skal vendes, så udledningerne reduceres i de kommende år, herunder har regeringen arbejdet aktivt for det netop vedtagne EU-direktiv, indeholdende en langsigtet målsætning om reduktion af CO₂-udslippet fra nye biler til højst 95 g/km fra 2020".

Opfølgning på Aftale om grøn transportpolitik af 29. januar 2009

I forlængelse af "Aftale om grøn transportpolitik" udsendte forligspartierne via Transportministeriet 30. april 2010 et notat om "en strategisk analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejkapaciteten i hovedstadsområdet" med overskriften "**Kommissorium for strategisk analyse af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet**". Analysearbejdet skal forankres i Transportministeriet, der skal arrangeres årlige statuskonferencer og aflægges en samlet delrapportering for forligspartierne i efteråret 2011. Men da analysen først skal afsluttes endeligt i efteråret 2013, og resultaterne derefter drøftes af forligspartierne, er der god grund til at betegne analysearbejdet for endnu en syltekrukke på transportområdet. Blandt de elementer, som skal analyseres, er bl.a. anlæg af en østlig ringvejsforbindelse i form af en havnetunnel.

Oprettelse af BaneBranchen

En række aktører inden for jernbanebranchen omfattende infrastrukturejere, togoperatører, rådgivende ingeniørfirmaer, leverandører, trafikforskere og statslige og regionale myndigheder stiftede i foråret 2009 en ny forening BaneBranchen med det formål at samle branchen og diskutere jernbanens udvikling, herunder

yde støtte til studielinien på DTU Transport og øge interessen for jobsøgning inden for jernbanesektoren. Trafikforsker Alex Landex, DTU Transport er en af initiativtagerne til foreningen. BaneBranchens første konference med titlen "Jernbanen på vej mod 2020" blev afholdt 18. maj 2009 på Hotel Marriott i København. Rådet må hilse initiativet velkommen og følger med i BaneBranchens aktiviteter.

Dansk Vejforenings debatoplæg "Effektiv og fleksibel mobilitet"

Juli 2009 udsendte Dansk Vejforening "Effektiv og fleksibel mobilitet – Et debatoplæg om Dansk Vejforenings visioner for motorveje, trængsel og miljø", et veritabelt katalog over forslag til udbygning af det danske motorvejssystem i løbet af 50 år i form af et helt nyt H til supplement af det nuværende motorvejs-H, til den nette pris af 100 mia. kr. Det eneste brugbare i oplægget er påvisningen af, hvordan en bedre fordeling af motorvejstrafikken – via eksemplet Helsingørmotorvejen – kan fjerne trængslen for morgentrafikken (figur s. 11).

I Ingeniøren fra 8. juli 2009 kommenteres Dansk Vejforenings planforslag i en artikel af Torben R. Simonsen med følgende overskrift: "Vejbranchens våde drøm: 800 km ny motorvej i Danmark".

Jyder mod overflødige motorveje: 10 argumenter mod motorveje

I sit medlemsbrev august 2009 rundsender organisationen sine 10 argumenter mod motorveje, nemlig Motorveje skaber mere biltrafik, Motorveje sparer ikke tid, Motorveje støjer, Motorveje er dyre, Motorveje forurener, Motorveje ødelægger naturen, Motorveje ødelægger lokalsamfund, Motorveje reducerer ikke antallet af trafikulykker, Motorveje tager kunder fra kollektiv trafik, og Motorveje hører fortiden til. Det ser ud til, at RBT har en meningsfælle i det jyske!

DI Transports temaavis "Fremtidens Infrastruktur"

September 2009 distribuerede DI Transport som "Annonce" sammen med Berlingske Tidende en temaavis "Fremtidens Infrastruktur – for vækst og bæredygtig transport". Temaavisen er et meget nyttigt dokument, dels illustrerer det endnu engang, hvor tæt sammenvævet regeringspartierne og DI Transport er i transportpolitikken via artikler af direktør i DI Transport Michael Svane og transportminister Lars Barfoed, dels rummer avisen interessante bidrag fra en lang række interessenter og forskere.

To udspil fra transportministeren om prioritering af jernbanen

Transportministeriet offentliggjorde i september 2009 et strategioplæg "En jernbane i vækst" og 5. oktober 2009 udspillet "Mere gods på banen". Sidstnævnte rummede følgende passus: "Det er vigtigt at forbedre forholdene for transittrafikken og den internationale godstrafik på jernbanen. Vi kommer ikke uden om, at Danmark i stigende grad er ved at blive et transitland for transport mellem kontinentet og Skandinavien. Der er brug for alle transportformer i fremtidens transportsystem. Men togene skal løfte en større del, hvis vi skal forhindre, at Køge Bugt-motorvejen, Helsingør-motorvejen og andre dele af vores store hovedfærdselsårer sander til med udenlandske transitlastbiler". Jamen altså, det kunne vi næsten selv have skrevet. Så mangler der bare handling bag ord.

Tre nye trafikaftaler som opfølgning på Trafikforliget fra 29. januar 2009

To nye aftaler mellem regeringen og de øvrige aftalepartier, alle partier minus Enhedslisten, blev offentliggjort 22. oktober 2009. Den ene med titlen "En moderne jernbane" omfatter fem konkrete projekter: ny jernbane mellem København og Ringsted, dobbeltspor på Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød, dobbeltspor i Sønderjylland mellem Vamdrup og Vojens, styrkelse af gods på jernbanen, herunder styrkelse af kombiterminalerne i Taulov og Høje Tåstrup og renovering af Nørreport station, alle meget relevante projekter.

Den anden aftale med titlen "Nye initiativer som led i udmøntning af puljer" er et langt katalog over statslig medfinansiering af primært kommunale projekter inden for bl.a. cykeltrafik, støjbekæmpelse, trafiksikkerhed, ITS, fremkommelighed for busser, parkeringspladser ved stationer og færgeforbindelser til småøer.

En tredje aftale med titlen **"Bedre veje mv"** fra 2. december 2009 er et katalog over vejnettets udbygning, med aftalens formulering: "Parterne vil med denne aftale udbygge vejnettet dér, hvor behovet for at forbedre fremkommeligheden er størst. Aftalen giver en tiltrængt udbygning af centrale strækninger i Danmark, hvor der i dag er stor trængsel, til gavn for borgere og erhvervsliv". Altså: trængslen skal løses ved at bygge sig ud af problemet. De konkrete projekter er primært lokaliseret til Storkøbenhavn og Østjylland, eksempelvis udbygning af Køge Bugt Motorvejen, Motorring 4 omkring København, Helsingørmotorvejen og motorvejen ved Vejle Fjord, projekter til en samlet værdi af 7,3 mia. kr. Et virkelig flot timet udspil til mere biltrafik og højere CO₂-udledning lige før åbningen af COP15 i København.

Århus letbane sendes i 2. høring

Etableringen af det første letbanesystem i Danmark er så småt ved at komme i gang. Således godkendte Århus byråd 16. december 2009 at fremlægge VVM-rapport om Århus letbane til høring. Efter offentliggørelsen starter en høringsperiode på 8 uger.

Ny transportminister endnu engang

I forbindelse med ministerrokaden 23. februar 2010 blev den konservative Lars Barfoed afløst af Venstres Hans Christian Schmidt, den tidligere diskrediterede miljøminister, absolut en svækkelse på "Øretævernes holdeplads".

Rapporter om Danmarks energiforbrug, drivhusgasudslip og transport Energistyrelsens basisfremskrivning, Notat fra april 2009

Basisfremskrivningen er en opdatering af Danmarks energiforbrug og udledning af drivhusgasser fra juli 2008 med nye forudsætninger og de seneste politiske tiltag, for transportens vedkommende aftalen om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009. Basisfremskrivningen, som løber frem til 2030, viser for transportens område en fortsat vækst i trafikarbejdet, men med en begyndende afkobling mellem vækst i trafikarbejde og vejtransportens energiforbrug. Bruddet med den historiske tendens til et energiforbrug, der vokser med samme rate som trafikarbejdet, ledsages dog med følgende visdomsord: "Der er stor usikkerhed om, hvorvidt den antagne generelle effektivitetsforbedring vil kunne realiseres på basis af ovenfor beskrevne virkemidler og uden yderligere tiltag".

DMUs rapport for Danmarks drivhusgasudslip 1990-2007

National Environmental Research Institute: Denmark's National Inventory Report 2009, Emission Inventories 1990-2007 – Submitted under the United Nations Framework Convention on Climate Change, NERI Technical Report No. 724, 2009.

DMUs rapport, som er produceret op til COP15, viser, at Danmarks samlede drivhusgasudslip er faldet med 3,5 % fra basisåret 1990 til 2007. For transportsektoren går det den forkerte vej, idet transportens samlede CO₂ emissioner for samme periode er steget med 33 %.

DMUs årlige indikatorrapport for udvikling på drivhusgasområdet

DMUs indikatorrapport "Indicators for Danish Greenhouse Emissions from 1990 to 2007, NERI Technical Report No. 754, December 2009 er et resultat af en EU-beslutning, der pålægger medlemslandene årligt at rapportere en række indikatorer for udviklingen på drivhusgasområdet. Rapporten peger på en afkobling mellem BNP og den CO₂-udledning, som Danmark er forpligtet til at rapportere, idet BNP fra 1990 til 2007 er steget med 44 %, samtidig med at den indenlandske danske CO₂-udledning divideret med BNP viste et fald på ca. 25 %. På transportområdet er der for personbiler tale om en beskeden afkobling, idet antallet af kørte km fra 1990 til 2007 steg med 44 %, samtidig med at CO₂-udledningen steg med 37 %, en tendens som primært skyldes en forbedring af personbilernes gennemsnitlige brændstoffektivitet som resultat af skift fra benzin til diesel som brændstof. Hvad angår transporten af gods er historien en anden, idet antallet af kørte km fra 1990 til 2007 steg med ca. 27 %, mens CO₂-udledningen steg med ca. 54 %, altså det modsatte

af afkobling. Årsagen er, at de tunge lastbilers andel af godstransporten er steget gennem perioden. Rapporten undlader ikke at understrege: "Det er dog vigtigt at gøre opmærksom på, at dansk opererede skibe og fly i udenrigsfart tæller med i opgørelsen af BNP, men ikke er omfattet af de danske forpligtelser til opgørelse af CO₂-udledningen. En ukendt del af faldet i indikatoren kan dermed skyldes økonomisk vækst i denne sektor". Det kan man vist kalde at snyde på vægten.

Energistyrelsens Energistatistik 2008

Ifølge Energistatistik 2008 udgivet af Energistyrelsen 28. september 2009 skete et mindre fald i Danmarks samlede energiforbrug og CO₂-udledning i 2008, herunder også for transportens vedkommende.

Set over hele perioden 1990-2008 er Danmarks samlede klimakorrigerede endelige energiforbrug steget med 11,5 %, for transportens vedkommende med hele 30,1 %. Vejtransportens andel af transportens energiforbrug er stort set uændret: 76,3 % i 1990 og 77,0 % i 2008. Hvad angår væksten i energiforbrug 1990-2008 fordelt på person- og godstransport viser tallene, at godstransportens vækst med 42,5 % er langt større end persontransportens vækst på 24,6 %.

Ifølge Energistyrelsen vil den samlede drivhusgasopgørelse for 2008 først foreligge i løbet af 2010. Men ses alene på CO₂-emissioner fra det faktiske energiforbrug for perioden 1990-2008, så faldt Danmark totale udslip med 5,9 %, mens udslippet fra transporten steg med hele 29,8 %. Udviklingen betyder, at transportens andel af det totale CO₂-udslip er stærkt stigende, fra 20,4 % i 1990 til 31,3 % i 2008.

Energistyrelsens foreløbige tal for 2009

Energistyrelsen udsendte 17. marts 2010 sin foreløbig opgørelse for 2009: det faktiske energiforbrug faldt med 4,0 %, BNP faldt med hele 5,1 %, og den faktiske udledning af CO₂ faldt med 4,1 %. Opgørelsen over forbrug og udledning på fordelt på sektorer må vi vente på til september 2010.

DMUs femte miljøtilstandsrapport "Natur og Miljø 2009"

Rapporten "Natur og miljø 2009" fra Danmarks Miljøundersøgelse november 2009 fastslog endnu engang, at der hvert år dør mere end 3.000 danskere tidligere end ellers på grund af luftforurening fra trafikken. Det påpeges, at forekomsten af astma og allergiske luftvejssygdomme blandt danskerne er fordoblet inden for de seneste 20-30 år, at seks procent af alle voksne danskere i dag lider af astma, mens hver femte har en luftvejsallergi. Luftforureningen fra biler er en af de miljøbetingede faktorer bag udviklingen.

Rapport om energi og klima fra de økonomiske vismænd

Årets vismandsrapport Økonomi og Miljø 2010 fra Det Økonomiske Råd til Det Miljøøkonomiske Råd, offentliggjort 25. februar 2010, omfattede fire kapitler, hvoraf de to sidste kapitler belyser de aktuelle energi- og klimapolitiske udfordringer, nationalt og internationalt, set i lyset af afviklingen af COP15 klimatopmødet i København. De økonomiske vismænd fastslår bl.a., at Danmark med den nuværende klimapolitik er langt fra at kunne leve op til CO₂-forpligtelserne i de tre ikke-kvoteomfattede sektorer: "biler, boliger og bønder". Hvor der forventes et mindre fald i udledningerne fra husholdningerne og fra landbruget, så betegnes transporten som den store skurk med en forventet stigning i CO₂-udledning fra brug af benzin og diesel på ca. 1 mio. ton i 2025 sammenlignet med 2008, hvilket svarer til en stigning på 7 %. Energiforbruget til transport ventes at stige endnu mere, med omtrent 12 ½ %, hvilket skyldes forudsætningen om tilsætning af 5,75 % biobrændstof i benzin og diesel. Sammenlignet med Energistyrelsens fremskrivning fra april 2009 for Danmarks endelige energiforbrug på ca. 1½ % fra 2008 til 2025 er vismændene mindre optimistiske med en fremskrivning på hele 5½ %, hvilket især skyldes forskel i forventninger til vejtransportens energiforbrug. Vismændenes medicin er bl.a. at lade halvdelen af de fossile energireserver forblive i undergrunden, øgede CO₂-afgifter, men desværre også flere CO₂-kvotekøb i udlandet.

Artikler om transport og klima i publikationen Miljø i København

Publikationen "Miljø i København" nr. 2, oktober 2009, udgivet af Foreningen Københavns Miljø- og Energikontor (KMEK), rummede en række artikler af journalisten Claus Midjord om trafik og CO₂-udslip.

Rådets handlinger:

Deltagelse i seminaret "Tilpasning til fremtidens klima"

Seminaret, med undertitlerne "Hvad er udfordringerne? Hvad skal vi vide? Hvordan skal vi kommunikere?", var arrangeret af Videncenter for klimatilpasning i Energistyrelsen 30. marts 2009 i Eigtveds Pakhus i forbindelse med offentliggørelse af centrets ny portal klimatilpasning.dk. Seminaret havde fire temaer: dyr og planter, sundhed, oversvømmelse og bygninger. For RBT deltog Kjeld A. Larsen.

Femern Bælt-forbindelsen

Med underskrivelsen af den dansk-tyske traktat d. 3. september 2008 blev indgået en juridisk bindende traktat mellem de to regeringer om etablering af en brugerfinansieret fast forbindelse over Femern Bælt, som er budgetteret til at koste 32 milliarder kroner, og som skal åbne for trafik i 2018. Aftalen har et bredt flertal i Folketinget bag sig, inklusive SF. Beregninger viser, at den faste forbindelse vil resultere i et trafikspring i biltrafik på 40 %. Fremsættelse af forslag til projekteringslov i Folketinget er første skridt mod ratificering af den dansk-tyske traktat.

Femern Bælt afstemning

RBT afsendte den 25. marts 2009 en **opfordring** til Folketingets partier i anledning af Femern Bælt afstemningen med følgende indledning: "Nej tak til bilforbindelse over Østersøen. Vælg den miljømæssigt eneste forsvarlige løsning, nemlig en boret jernbanetunnelforbindelse, der – ligesom under den engelske kanal – også kan overføre biler og lastbiler på biltog", ved Ivan Lund Pedersen og Bente Hessellund Andersen.

Læserbrev i Information

HansHenrik Samuelsen havde den 2. april 2009 et læserbrev i Information med overskriften: "Fantastiske Femern Bælt", hvor han gør opmærksom på den manglende forståelse for sammenhængen mellem økonomi og økologi. Ironisk påpeger HH: "Det, der er så fabelagtigt ved en Femern Bælt-bro, er, at dens finansiering blot er afhængig af en trafikforøgelse".

Artikel i Information til DSBs togpassagerer

I Information 5. maj 2009 fik HansHenrik Samuelsen bragt en artikel "Kære togpassagerer ..." med underrubrikken: "... det vil være oplagt, at du og DSB slår pjalterne sammen, så vi ikke ender på et miljømæssigt sidespor. Der er brug for nye initiativer til at stoppe CO₂ udledningen, inden vi når endestationen". I den velskrevne artikel opfordres togpassagererne til at bide DSB i haserne og bidrage mere til en reduktion af transportens drivhusgasudslip.

Deltagelse i TØF konference om "Landstrafikmodellen"

Forligspartierne bag "En grøn transportpolitik" har afsat 60 mio. kr. til opbygning og drift af en landstrafikmodel – for at "styrke grundlaget for strategisk planlægning på transportområdet". På en konference "Landstrafikmodellen – Til hvem, for hvem – og hvad skal den kunne?" 20. maj 2009 hos DI Transport satte TØF landstrafikmodellen til debat via en lang række oplæg fra følgende organisationer: Transportministeriet, Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen, Center for trafik, Københavns Kommune, Trekantsområdet Danmark, DI, FDM, Dansk Cyklistforbund og DTU Transport. Fra RBT deltog Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen. Vi undrede os over det totale fravær af den kollektive trafiks organisationer.

Artikel i Social Politik om dansk transportpolitik

Tidsskriftet Social Politik, som udgives af Socialpolitisk Forening, bragte i nr. 3, juni 2009, en artikel "Transportpolitik på kollisionskurs med miljø, klima og lighed" af Ivan Lund Pedersen.

Artikel om den begrænsede ytringsfrihed

I et forsøg på at få rettet opmærksomheden på et andet perspektiv af begrebet ytringsfrihed fik Kjeld A. Larsen bragt et debatoplæg 20.-21. juni 2009 i Information, efter først forgæves at have været rundt hos den borgerlige presse: Jyllandsposten, Berlingske Tidende og Politiken. Følgende blev bragt som underrubrikker: "Ngo'er, som ofte repræsenterer lavindkomstgrupperne, har mere end svært ved at ytre sig i danske medier" og "Det er således ikke lykkedes for mig i min tid som formand for Rådet for Bæredygtig Trafik at få optaget et eneste debatoplæg i de store dagblade".

Henvendelse og svar vedrørende Persontransportens Tænketank

I en henvendelse til transportminister Lars Barfoed vedrørende sammensætningen af den af ham nedsatte Persontransportens Tænketank udtrykte RBTs formand forundring over, at personkredsen hverken omfattede repræsentanter for de mange grønne organisationer, som har fremsat forslag til en bæredygtig trafikpolitik, eller trafikforskere. Efter en rykker kom der endelig et intetsigende svar underskrevet af transportministeren tillige med en opdateret liste over de deltagende aktører i tænketanken pr. 25. august 2009.

Deltagelse og oplæg ved Rigsrevisionens planlægningsworkshop 2009

Rigsrevisionens planlægningsworkshop 2009, som fandt sted 7. og 8. september 2009, havde som tema større investeringer i bygge-, anlægs- og IT-projekter med fokus på risikohåndtering. Workshoppens anden formiddag, hvor der blev sat fokus på bygherrens, entreprenørens og brugerens praktiske oplevelser af planlægning og implementering af projektyper, omfattede fire oplæg ved henholdsvis Klaus Kaae, koncerndirektør ved NCC Construction A/S Danmark (entreprenør), Tora Fridell, chefkonsulent ved Universitets- og Bygningsstyrelsen (bygherre), Carsten Brogaard Jensen, adm. direktør i Valtech (IT-projekter) og Kjeld A. Larsen, RBT (bruger, græsrod). RBTs oplæg "Trængsel + klimagasser = opprioritering af kollektiv trafik" kan ses som powerpoint præsentation på rådets hjemmeside. Honoraret for deltagelse varmede lunt i RBTs kasse.

Høringssvar vedrørende udbygning af Helsingørmotorvejen

RBTs høringssvar "Vedrørende forslag om udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Isterød og Øverød", underskrevet af Kjeld A. Larsen og Ivan Lund Pedersen, blev indsendt 8. september 2009 til Vejdirektoratet. I sin kritik af forslaget om udbygning af motorvejssystemet tager rådet udgangspunkt i trafikaftalen "En grøn transportpolitik" fra januar 2009, som bl.a. rummer følgende tre programpunkter: den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens trafikvækst, transportens CO₂-udledning skal ned, og støj og luftforurening i byerne skal ned. Men det er åbenbart ikke meningen, at denne programerklæring skal have betydning for den virkelige verden.

Vejdirektoratets svar på høringssvaret om udbygning af Helsingørmotorvejen

RBT modtog 13. november 2009 kommentarer til vort høringssvar fra Vejdirektoratet i form af skrivelse underskrevet af projektleder Hans-Carl Nielsen. Alle vore gode forslag i retning af en mere bæredygtig trafikudvikling afvises. Vi bør overveje, hvorvidt disse svar på høringssvar kan bruges udadtil, eksempelvis over for pressen.

Oprettelse af NGO-TV

RBT deltog i stiftende generalforsamling af NGO-TV 14. september 2009 ved Ole Iskov og Kjeld A. Larsen. På daværende tidspunkt havde den ny organisation opnået 1,5 times landsdækkende sendetilladelse om ugen og et økonomisk tilskud til dækning af sendeomkostningerne. Projektet blev siden hen på ekstraordinær generalforsamling 18. november omstruktureret med ny bestyrelse, men uden aktiv deltagelse fra RBTs side. Det vides ikke, om projektet blev til noget.

Deltagelse i Transportens dag 2009

På transportminister Lars Barfoeds initiativ iværksattes en første "Transportens dag 2009" med undertitlen "Bæredygtig Transport", som fandt sted 15. september 2009 på Comwell Borupgaard, Snekkersten. Den

omfattende deltagerliste på 83 personer rummede alle transportbranchens private og offentlige institutioner, politikere og forskere, men sammen med Dansk Cyklistforbund var RBT via Kjeld A. Larsen de eneste græsrodsrepræsentanter. Følgende temaer var programsat: transportministerens time, fremtidens bil- og brændselsteknologier, grønne transportløsninger gennem øget samspil og demonstration af ny bil- og kørselsteknologi. Barfoed havde hyret Benedicte Strøm som facilitator, og hele arrangementet blev styret meget centralistisk i form af paneldebat og via elektronisk afstemning efter debat ved borde. Det bliver interessant at se, om den ny transportminister vil fortsætte initiativet. Efter arrangementet henvendte rådets repræsentant sig til transportministeren om deltagerliste og arrangementets ledelsesform og fik 28. september 2009 et høfligt, men indholdsløst svar om fortsatte bestræbelser på at skabe mere grøn trafik i fremtiden.

Deltagelse i arrangement om OVEs energivision 2009

Organisationen for Vedvarende Energi inviterede til seminar 21. september 2009 i Landstingssalen om organisationens energivision 2009: "En bæredygtig energivision for Danmark – CO₂-fri i 2030". Seminaret var meget dygtigt organiseret med en lang række deltagende energiorganisationer, græsrodsorganisationer, offentlige myndigheder og politikere. Fra RBT deltog Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen.

Deltagelse i TØFs "Kollektiv Trafik Konferencen" i Korsør

Konferencen, som var TØFs 26. årskonference om regional og lokal kollektiv trafik, blev afholdt 7.-8. oktober 2009 og havde deltagelse fra primært trafikselskaber, transportministeriet, kommuner og konsulentfirmaer. For RBT deltog Leif Kajberg og Ole Iskov. Arrangementet var ret busfikseret og noget skuffende.

Deltagelse i NOAH møde om klimalov i Danmark

NOAH inviterede til debattmøde med titlen "Skal Danmark have en klimalov?" 10. november 2009 i Trekanten. NOAH havde bedt professor dr. Jur. Ellen Margrethe Basse fra Aarhus Universitet lave udkast til en dansk klimalov, som hun præsenterede på mødet. Blandt tre NOAH-bidrag var et oplæg fra Stig Meldgaard: "Hvad skal klimaloven indeholde mht. energi og transport?" Et politikerpanel bestående af partiernes klima- og energiordførere bidrog til debatten. Fra RBT deltog Kjeld A. Larsen.

Deltagelse i trafikvalgmøde i Aalborg

Som optakt til kommunevalget november 2009 inviterede Dansk Cyklist Forbund i Aalborg Kjeld A. Larsen til at holde oplæg på valgmøde med titlen "Bæredygtige trafikløsninger og trafikvisioner". Et politikerpanel omfattende partierne V, K, RV, S, SF og Ø debatterede med publikum. Mødet fandt sted 7. oktober 2009 på den tidligere isbryder og nuværende restaurationsskib Elbjørn.

Deltagelse i Letbanedagen i Odense

Seminaret Letbanedagen 26. oktober 2009 på Grand Hotel i Odense, arrangeret af Tysk Erhvervs Consult og med bidragydere fra Tyskland/Østrig, var primært rettet mod ingeniører, planlæggere, rådgivere og industrielle leverandører på letbaneområdet. Fra RBT deltog Leif Kajberg.

Deltagelse i konferencen "Ren luft i Danmark"

Organisationen Copenhagen Climate Network, et netværk af virksomheder, organisationer og enkeltpersoner, afholdt 27. oktober 2009 en konference "Ren luft i Danmark" på Københavns Rådhus. Blandt oplægsholderne var miljøminister Troels Lund Poulsen, DSBs adm. direktør Søren Eriksen og Anders Hjort Jensen, projektleder hos Elsparefonden. Konferencen sluttede med en politikerpaneldebat. Fra RBT deltog Niels M. Uldall og Kjeld A. Larsen.

Truslen om lukning af Vestbanen og RBTs redningsindsats

Læserbrev i Information

Leif Kajberg havde 19. november 2009 et læserbrev i Information med overskriften "Uholdbar trafikpolitik" som optakt til møde i det syddanske regionsråd den 21. december.

Læserbrev i Jyske Vestkysten

Leif Kajbergs læserbrev i Jyske Vestkysten 7. december 2009 startede med følgende passus: I et landspolitisk perspektiv er en lukning af Vestbanen misvisende og helt uforståelig".

Oprettelse af facebookgruppen Bevaring af Vestbanen

En facebook-gruppe Bevaring af Vestbanen er blevet etableret, med gymnasieelev Maiken Roldsgaard som bestyrer og deltagelse af bl.a. Leif Kajberg fra RBT. Februar 2010 havde facebook-gruppen 2.962 medlemmer.

"Åbent brev til medlemmerne af det nyvalgte regionsråd" og pressemeddelelse

I et åbent brev til alle nyvalgte regionsmedlemmer i Region Syddanmark, udsendt 4. januar 2010 og underskrevet af Kjeld A. Larsen, foreslås, at Vestbanen bibeholdes, opgraderes, fusioneres med Midtjyske Jernbaner og indgår som stammen i egnens kollektive trafiksystem suppleret med fødebuslinjer.

Den 6. januar udsendtes det åbne brev som pressemeddelelse.

Den 12. januar blev det åbne brev bragt i ugeavisen **VesterhavsPosten**, hvilket ugen efter førte til læserbrevsreaktion.

Klage til regionsrådsformand Carl Holst

Da regionen åbenbart ikke straks videresendte det åbne brev til regionens medlemmer sendte RBT 15. januar 2010 en klageskrivelse til regionsrådsformand Carl Holst, som lod en medarbejder svare.

Trafikforsker Harry Lahrmann foreslår lukning af de små jernbaner i Jylland

RBT fik en ærgerlig modstander i form af trafikforsker Harry Lahrmann ved Aalborg Universitet, som agiterede for lukning af lokale jernbaner til fordel for busdrift. Nicolai Østergaard: "Trafikforsker: Luk de små jernbaner i Jylland!", Ingeniøren 15. januar 2010.

Trafikekspert Susanne Krawack går ind i debatten om trafikpolitikken i Jylland

I et interview til Ingeniøren efterlyste Susanne Krawack en politisk vision for formålet med den jyske jernbaneinfrastruktur. Hun påpegede, at planlægningen af den kollektive trafik på de jyske jernbaner er præget af, at den er styret fra København og præget af kassetækning, og at planlægningen af infrastruktur i Jylland er opsplittet mellem aktører, som har vandtætte skodder mellem sig. Nicolai Østergaard: "Trafikekspert: Jyske jernbaner er infrastruktur uden omtanke", Ingeniøren 18. januar 2010.

Henvendelse til medlemmer af Folketingets trafikudvalg

I slutningen af januar og begyndelsen af februar 2010 henvendte Leif Kajberg sig til udvalgte medlemmer at Folketingets trafikudvalg for at få dem til at gøre deres indflydelse gældende i kampen mod planerne om reduktion af jernbanenettet i Jylland, bl.a. ved at pege på ulemperne ved bussificerings-alternativet.

Demonstration i Varde for Vestbanens bevarelse

Lokalbefolkning og græsrodder, i alt over 80 mennesker, afholdt den 12. februar 2010 en demonstration for Vestbanens bevarelse. Men aktivisterne følte sig ladt i stikken af bl.a. banens bestyrelse, for ingen af bestyrelsesmedlemmerne mødte frem på Torvet i Varde.

Kronik i Flensborg Avis

Flensborg Avis bragte 26. februar 2010 en kronik af Leif Kajberg med titlen "En farlig trafikkurs" og med følgende underrubrik: "Der er for tiden en massiv kampagne i gang for at få nedlagt jernbaner i Vestjylland. Modstanderne argumenterer med, at jernbaner i de tyndt befolkede områder er alt for dyre i drift. Men det er ren kassetækning, mener kronikøren".

Deltagelse i BVT's julemøde om trafikssikkerhed i udviklingslande

På sit julemøde 24. november 2009 satte Byplan, Vej & Trafik under IDA trafikssikkerhed i udviklingslandene til diskussion via et oplæg af civilingeniør Per Mathiasen med titlen: "Om at vende en supertanker". Per Mathiasen, som har arbejdet med udviklingsprojekter inden for trafikssikkerhed i 15 år, især i Afrika, og nu er ansat i Færdselsstyrelsen, havde den gennemgående pointe, at de rige landes vejprojekter i udviklingslande har ført til stigende dødelighed på landevejene af to grunde: der kan nu køres meget hurtigere, og de bløde trafikanter er ikke adskilt fra den motoriserede trafik. For RBT deltog Kjeld A. Larsen.

Deltagelse i to-dages workshop på DTU om transportindikatorer

På initiativ af trafikforsker Henrik Gudmundsson inviterede DTU Transport til et to-dages seminar 26.-27. november 2009 i hovedbygningen på DTU. Formålet med seminaret var at diskutere indikatorers brug og indflydelse i transportsektoren som led i et EU-støttet forskningsprojekt med titlen POINT (Policy Influence of Indicators), hvor de udvalgte lande er Danmark, Finland, England, Slovakiet og Malta. Workshopens arbejdsprog var engelsk. De inviterede deltagere repræsenterede statslige og kommunale myndigheder, trafikelskaber, transportens interesseorganisationer, konsulentfirmaer og trafikforskere, i alt 20 deltagere. For CASA deltog Karl Vogt-Nielsen og for RBT Kjeld A. Larsen. Den teoretiske tilgang til temaet transportindikatorer overskyggede langt temaets praktiske tilgang.

Deltagelse i IDA-møde "Bæredygtig byudvikling"

IDAmiljø inviterede 7. december 2009 til debatmøde "Bæredygtig byudvikling" med oplægsholdere fra bl.a. By- og Landskabsstyrelsen, DTU Transport, Københavns Energi, COWI, Rambøll og Albertslund Kommune. Fra RBT deltog Kjeld A. Larsen.

Deltagelse i konference: Fremtidens transport II

Konferencen "Fremtidens transport II – Er vi på vej mod øget kapacitet, fremkommelighed og grøn transport?", som fandt sted den 18. januar 2010 i Ingeniørhuset, var organiseret i fællesskab af Danske Regioner, DI Transport og IDA i samarbejde med TØF og ITS Danmark. Konferencen, som var en opfølger på en tilsvarende TØF-konference om transport og klima sidste år, bød på en række interessante oplæg, herunder oplæg om trafikudvikling i Region Hovedstaden ved Otto Anker Nielsen, DTU Transport, Anette Enemark, direktør i Tetraplan, tillige med udenlandske erfaringer, specielt et spændende oplæg fra trafikforsker Michael Glotz Richter om bæredygtig mobilitet i Bremen. En paneldiskussion med Folketingets trafikordførere, formand for Danske Regioner Ulla Astman, direktør for DI Transport Michael Svane og formand for IDA Lars Bytoft afsluttede arrangementet. Stort set alle væsentlige aktører på transportområdet var til stede. Fra RBT deltog Kjeld A. Larsen. Det var interessant at betragte, hvor tæt et parløb på transportområdet, der udspillede sig mellem Venstres trafikordfører Kristian Pihl Lorentzen og DI Transports Michael Svane.

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

Udarbejdelse af høringsvar vedrørende ny jernbane København-Ringsted

RBT udarbejdede ved Ole Iskov "Høringsvar, ny jernbane Ny Ellebjerg-Ringsted. Høringsvaret, som blev indsendt til Trafikstyrelsen 21. januar 2010, underskrevet af Kjeld A. Larsen, udtrykte indledningsvis tilfredshed med, at nybygningsløsningen København-Ringsted via Køge blev valgt, og foreslog derefter en række forbedringer, eksempelvis forberedelse af maksimalhastighedsforøgelse til 300 km/t, niveaufri

udfletninger for at undgå forsinkelser og en flytning af den foreslåede beliggenhed af Køge Nord Station til en beliggenhed længere mod syd.

Udsendelse af pressemeddelelse om benzinprisudviklingen

Pressesekretær Ivan Lund Pedersen udsendte 13. februar 2010 en pressemeddelelse i form af "Åbent brev til Folketingets partier" med overskriften: "Benzinen skulle i dag koste ca. 36 kr. pr. liter, hvis bilister siden 1980 havde fået af grovfilen på samme måde som bus- og togpassagerer". Pressemeddelelsen ledsagedes af et regnestykke i form af nøgletal for prisfastsættelsen for benzin sammenlignet med takster i den kollektive trafik fra 1980 til 2010. Rådets konklusion lyder: "Rådet for Bæredygtig Trafik opfordrer Folketingets partier til at halvere taksterne i den kollektive trafik og udvide servicen massivt".

Klimaforum09 og COP15

Klimaforum09 blev oprettet på en stiftende generalforsamling 28. januar 2009 af 15 NGO'er, herunder RBT. Vedtægter så dagens lys, og en bestyrelse blev nedsat.

Formålet var primært at afholde en offentlig alternativ klimakonference i december 2009 i forbindelse med afholdelse af klimatopmødet COP 15 i København, herunder at etablere et samarbejdende netværk mellem de stiftende NGO'er før topmødets afholdelse, varetagelse af værtsfunktioner for de mange NGO'er og deres tusindvis af medlemmer, som strømmede til København før og under topmødet, samt at udarbejde en international klimadeklaration. Bemandingen af Klimaforum09s sekretariat omfattede blot fire personer, herunder HansHenrik Samuelsen, RBTs sekretær, som ansvarlig for program og aktiviteter.

Klimaforum09s officielle åbning fandt sted mandag den 7. december 2010 med bl.a. Naomi Klein som hovedtaler.

Klimadeklarationen med titlen "System change – not climate change, A People's Declaration from Klimaforum09" blev færdigredigeret under klimatopmødet og fremlagt på Klimaforum09s vegne i Bellacentret på konferencens næstsidste dag af Mathilde Kaalund-Jørgensen fra Klimabevægelsen i Danmark

RBT inviterede den britiske transportforsker John Whitelegg til København for at holde debatoplæg om transport og klima. Med RBT som arrangør i samarbejde med NOAH-Trafik optrådte John Whitelegg på Klimaforum09 den 8. december med et debatoplæg med titlen: "Defining and delivering a very low carbon future within the transportation sector". Johns præsentation beskrev bl.a. en enkel og effektiv plan for, hvordan CO₂-emissionerne fra transporten kan reduceres med mindst 80 % i 2050.

Your Climate.TV, under ledelse af Crossroads Copenhagens direktør Pouline Middleton, Klimaforum09s officielle mediepartner, optog og distribuerede forskellige temaer på video hver dag i perioden 8. til 18. december. Temaet 14. december var **Transportation & Traffic**, hvor fire personer diskuterede begrebet bæredygtig transport: Michael Svane, direktør for DI Transport, Jacob Sterling, General Manager for Sustainability, Maersk Line, Michael Wolffhechel, CO2 E-RACE cph og Kjeld A. Larsen fra RBT. Der var ikke grænser for, hvor grønne de store erhvervsorganisationer evner at præsentere sig selv. Videoen blev først færdig og tilsendt deltagerne i februar 2010.

HansHenrik Samuelsen, som bidrog til den officielle evaluering af Klimaforum09s forløb, har bidraget med følgende opsummering:

"I have spent most of my time at the Klimaforum09: the alternative conference set up by just four paid staff, which 50,000 people attended without a hitch. I know which team I would put in charge of saving the planet." George Monbiot

Blandt den massive kritik af COP15, mangler en succeshistorie at blive fortalt. Den handler om Klimaforum09 - det alternative klimatopmøde. De fleste Københavnerne nåede slet ikke at opdage eksistensen af den omfattende konference, men det gjorde 50.000 andre, der var kommet til hovedstaden i klimaets navn.

På grund af den lukkethed selveste COP15 fra start havde lagt op til, var der hos Klimaforum09 ingen tvivl om, at det alternative topmøde ville blive en ekstrem vigtig medspiller i december - både med hensyn til fagligheden, politiets indsats, og som det skulle vise sig i forhold til den overordnede logistik for COP15. Klimaforum09, der var placeret i DGI-byen og den tilstødende Øksnehallen, viste mulighedernes kunst og overraskede mange, der ikke havde anerkendt og forstået behovet for et åbent sted, hvor alle var velkomne.

Åbenhed

Klimaforum09 blev arrangeret af en lang række danske (31) græsrodder og åbnede samme dag som COP15. Som det udviklede sig endte Klimaforum09 faktisk også med at lukke for sin prestigefyldte storebror. Over 12 dage blev der budt på 202 debatter, 70 udstillinger, 43 film, 16 koncerter og 11 teaterstykker. Det var alt fra Europas nok mest sofistikerede band Ojos de Brujo til den lille tilrejsende med sin guitar; fra de fem professorer og deres grundlæggende Syntese Rapport til de Grønlandske fangere, der ikke længere kan stole på isen; fra folkene bag Age of Stupid til Vandana Shiva, der selv havde medbragt sin egen dugfriske film, optaget blandt de smeltende Himalaya gletsjere.

Vigtigst for Klimaforum09 forblev fattige befolkninger fra syd og deres fortællinger om, hvordan det er at leve under ekstreme forhold såsom lange tørkeperioder, og den foruroligende fare ved forsuring af verdenshavene. Diversiteten i fortællingerne var ganske overvældende og forundrede mange; men blot det at der fandtes et sted i København, hvor der blev lyttet, blev som dagene skred frem, den vigtigste faktor. Situationen på Amager, hvor ordet Bella havde mistet sin positive betydning, forstærkede dette behov. Hos Klimaforum09 var dørene åbne hver dag fra 10-24 og alt var gratis.

Kontrasten

Antallet af deltagere hos Klimaforum09 minder ufatteligt meget om COP15s, men her stopper lighederne også. Alle har hørt historier om folk, der stod uden for Bella Center og frøs i 10-12 timer for at komme ind eller blot blive afvist. Klimaforum09 undgik køen, fordi der ikke blev stillet spørgsmål ved folks oprigtighed. At gå gennem døren var lig et ønske om at bidrage til den vigtige debat, hvilket var lige netop det, vi ønskede.

Der blev brugt omkring 1,2 mia. kr. på at afholde COP15. Det halve af den regning udgør politiets massive fremmøde. Altså blev der brugt godt 600 mio. kr. på at lave et arrangement, der skulle løse alt det, Kyoto-protokollen ikke kunne. Nu ved vi, at der ikke foreligger nogen løsning, men kun en såkaldt "Accord", som ingen helt kan blive enige om betydningen af.

Klimaforum09 arbejdede med et budget på kun 8 mio. kr. og nogle lånte lokaler på Vesterbro. Ca. 4 mio. kr. fik vi selv lov til at administrere af Udenrigsministeriet, og en stor post her blev invitationer til deltagere fra ikke-vestlige lande, der på ingen måde selv havde råd til at rejse til København. De resterende 4 mio. kr. figurerede som en kontrakt mellem DGI-byen og Udenrigsministeriet for leje af DGI-byen, inkl. diverse konference-tekniske tilkøb."

Deltagelse i DTU seminar "Transport out of the Greenhouse"

Med udgangspunkt i John Whiteleggs besøg i Danmark organiserede transportforsker Henrik Gudmundsson ved DTU Transport den 9. december 2009 et internationalt seminar med titlen "Transport out of the Greenhouse". Ud over John Whitelegg bidrog to andre udenlandske transportforskere med oplæg: Holger Dalkmann, Transport Research Laboratory i England og Yoshitsugu Hayashi, Nagoya Universitet i Japan. Fra RBT deltog Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen.

Kronik i Flensborg Avis efter COP15

Flensborg Avis bragte 25. januar 2010 en kronik af Kjeld A. Larsen: "Syndebuksleg og kamp ved håndvasken" med underrubrikken "Vejen mod en global reduktion af truende drivhusgasser er både enkel (reduktion af udbuddet af fossile brændsler) og kompleks (store nationale interessemodsætninger). Kronikøren skriver om Danmarks og Kinas roller ved det nyligt afholdte klimatopmøde i København".

Oprettelse af Græsroddernes Netværk for Bæredygtig omstilling – GNBO

Flere organisationer i Klimaforum09s danske netværk har udtrykt ønske om at udbygge og videreudvikle samarbejdet. På plenummøder 25. januar og 25. februar 2010 diskuteredes rammer og indhold for etablering af et Græsroddernes Netværk for Bæredygtig Omstilling, oprettelsen vil finde sted på et plenummøde 25. marts.

Region Hovedstaden og Region Sjælland

Begivenheder:

Region Hovedstaden vedtager Handlingsplan for den regionale udviklingsplan

Som opfølgning på den første regionale udviklingsplan for Hovedstadsregionen fra juni 2008 vedtog regionsrådet 24. juni 2009 en opfølgende "Handlingsplan for den regionale udviklingsplan". To af afsnittene i kapitlet om infrastruktur har følgende overskrift: "Styrket kollektiv trafik" og "Byvision for Ringbyen langs Ring 3". Selv om en letbane i Ring 3 nævnes, har der siden hen været meget lidt fokus på letbaneprojektet.

Rådets handlinger

Reaktivering af jernbanestrækningen Slagelse-Næstved

I marts 2009 udsendte RBT pjecen "Slagelse-Næstved Jernbane – en brik i fremtidens transportnet", udarbejdet af rådsmedlem Ole Iskov. Slagelse-Næstved banen har sin egen hjemmeside: www.slagelse-naestved.dk

Udsendelsen af pjecen er blevet fulgt op med henvendelser til en række organisationer og flere pressemeddelelser. Den seneste pressemeddelelse fra 20. april 2009 blev udsendt i kølvandet på meddelelsen om, at banestrækningen pr. 1. april ville blive overdraget fra Banedanmark til Skov- og Naturstyrelsen, og at Nordea-fonden har lovet 36 mio. kr. til anlæg af en natur- og friluftssti på arealerne.

Rådet modtog 30. marts 2009 et svar på sin henvendelse til Movia, underskrevet af Movias ny direktør Dorthe Nøhr Pedersen. Heraf fremgår, at både Movia og Region Sjælland på baggrund af en analyse i efteråret 2008 har skrevet til Næstved og Slagelse kommuner "at banetraceen bør bevares i sin helhed, således at den på et eventuelt senere tidspunkt vil kunne anvendes til baneanlæg".

Demonstration mod omdannelse til natursti

Hele to ministre, transportminister Lars Barfoed og miljøminister Troels Lund Poulsen, deltog i et åbningsarrangement for den planlagte natursti på sporarealet for den nedlagte jernbane den 24. april i Hårsløv sydøst for Slagelse, men Rådet for Bæredygtig trafik mødte frem i en demonstration for banens opretholdelse med Ole Iskov som rådets talsmand. Demonstrationen, inklusive interview med Ole Iskov, blev filmet og bragt i tv2, både det regionale "øst" og det landsdækkende 24. april 2009.

Artikel i Jernbane Tidende om Slagelse-Næstved banen

I Jernbane Tidende nr. 7, november 2009, havde Leif Kajberg en to-siders artikel om forslaget til genåbning af Slagelse-Næstved-banen med udgangspunkt i rådets pjeces: "Slagelse-Næstved Jernbane: En brik i fremtidens transportnet".

Deltagelse i offentlige møder i Slagelse og Næstved

Leif Kajberg og Ole Iskov deltog i vælgermøde i Slagelse 9. november 2009; Ole Iskov fremførte på mødet Rådets synspunkt vedrørende reaktivering af Slagelse-Næstved-strækningen. Rådets synspunkt blev ligeledes ventileret af Leif Kajberg og Iskov på Næstved Kommunes offentlige møde den 25. februar

vedrørende Lokalplan nr. 011 om naturstien "Fodsporet" og efterfølgende af Leif Kajberg under Slagelse Kommunes borgermøde om samme stiprojekt (Lokalplan nr. 1077) den 3. marts 2010. Der blev bragt et kort indslag med Leif Kajberg i TV2-Øst.

Deltagelse i debatmøde om grøn trafik i Gladsaxe Kommune

Enhedslistens lokalafdeling i Gladsaxe kommune arrangerede 11. maj 2009 et debatmøde på Gladsaxe Hovedbibliotek med titlen "Grøn trafik i Gladsaxe? Eller skal vi køre klimaet i sæk?" Debatmødet blev indledt med to oplæg ved henholdsvis Kjeld A. Larsen fra RBT og Trine Henriksen, byrådsmedlem for Enhedslisten.

Høringssvar vedrørende udbygning af Nordvestbanen

Rådet indsendte 6. oktober 2009 et høringssvar vedrørende "Lov om anlæg af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød" ved Ole Iskov. Rådet hilser med stor tilfredshed, at anlægget af det manglende dobbeltspor på den midterste del af Nordvestbanen endelig bliver til virkelighed og foreslår en række yderligere forbedringer.

Høringssvar vedrørende Movias Trafikplan 2009

Rådets høringssvar til Movia fra 13. november 2009, udarbejdet af Ole Iskov, indledes med følgende opfordring til fremme af skinnebåren trafik:

Indledningsvis vil vi rose den udsendte trafikplan, der indeholder en vis grad af nytænkning f.eks. for så vidt angår rejsehastighed, tilslutningsgaranti og (omsider) rejsegaranti. Når det er sagt, vil vi tilføje, at planen har "slagside" i form af overdreven prioritering af busser. Jernbanen er fortsat bussen overlegen med hensyn til miljø, hastighed og komfort og bør derfor fremhæves mere, selv om jernbanedrift er dyrere og tager længere tid at udbygge end busdriften.

Københavns Kommune

Begivenheder

Metro Cityringen

Løbende diskussion om nødvendighed af lokalplaner ved metrostationer

Opgravningen på Assistens Kirkegård

Nørrebro Lokaludvalg appellerede til Københavns biskop om at holde fast i sit nej til opgravningen – Lokalavisen for Nørrebro og Nord-Vest 19. maj 2009.

Nørrebro Lokaludvalg klagede til Naturklagenævnet over, at stationen blev flyttet 40 meter ind på kirkegården, men fik klagen retur med den begrundelse, at nævnet vurderede, at Nørrebro Lokaludvalg er en del af Københavns Kommune. En besynderlig argumentation, da lokaludvalgene netop er nedsat med det formål at være en uafhængig instans mellem borgerne og politikerne i BR.

Professor i forvaltningsret Claus Haagen Jensen erklærede i interview i Politiken, at processen bag flytningen af den planlagte metrostation 40 meter fra sin oprindelige placering og ind på Assistens Kirkegården ikke har været demokratisk og dermed direkte ulovligt. Mikkel Vuorela: "Byggeriet ved Nørrebros Runddel skal stoppe nu, siger forvaltningseksperter", Politiken 1. november 2009.

Naturklagenævnets afgørelse om lokalplaner ved metrostationer

Naturklagenævnet besluttede 18. juni 2009 at give "Borgergruppen Gammel Strand" og "Borgergruppen Nej til metro ved Marmorkirken" medhold og kræve, at Københavns Kommune udarbejder lokalplaner for metrostationerne ved Gammel Strand og Marmorkirken. Nævnet konkluderede: "Sammenfattende finder Naturklagenævnet, at etablering af metrostationerne ved Gammel Strand og Marmorkirken vil medføre så væsentlig ændring i det bestående miljø, at der skal udarbejdes en lokalplan".

Som resultat af kendelsen besluttede Københavns Kommune, at der skulle udarbejdes lokalplaner for alle 14 metrostationer med tilhørende offentlige høringer. Lokalplanerne skal alene forholde sig til udformning af byrummene, ikke stationernes placering, som er fastsat via lovgivning i Folketinget.

Fokus på By & Havns milliardgæld

I 2007 opsplittedes det gamle Ørestadsselskab i Metroselskabet I/S, som står for konstruktionen af metrocitring, og udviklingsselskabet By & Havn, som arvede Ørestadsselskabets store gæld på 13,3 mia. kr. Københavns Kommune, som ejer 55 % af By & Havn, er derfor stærkt afhængig af risikoen forbundet med grund- og ejendomssalg. Gælden forventes – ifølge en artikel af Lars Abild: ”Københavnerne kommer til at skyldes 20 mia. kroner” i Information 29. juli 2009 - at stige til 19,3 mia. kr. om ti år, således at en familie på 4 i København vil hæfte for mere end 90.000 kr. Årsagen til gældsforøgelsen er ikke alene tilskrevne renter, men ny gældsættelse, idet der nu skal investeres store penge, bl.a. til parkeringsanlæg i Ørestaden og bygge-modning i Nordhavnen, Ørestaden og Teglværkshavnen. Men der er jo ikke salg i byggegrunde i dag. Så gældsfølden klapper.

Som resultat af svigtende grundsalg udviste By & Havns halvårsregnskab for 2009 for første gang en milliardstor negativ egenkapital. Københavns Kommune har måttet indskyde 858 mio. kr. i By & Havn som grundskyldslån for at spare renteudgifter. Denne udvikling førte til en fornyet diskussion af By & Havns økonomiske fundament i en række artikler i Ingeniøren 4. september 2009 af Birgitte Marfelt og Henning Mølsted: ”Dødt grundsalg sender By & Havn mod konkurs” og Henning Mølsted: ”Statsrevisor bekymret for By & Havns milliardgæld” og 9. oktober af Birgitte Marfelt: ”Metrobyggeri kan koste skatte kroner efter kæmpeunderskud i By og Havn”.

Movia indsætter CityCirkel-bussen

Som led i kommunens klimastrategi blev den eldrevne minibus CityCirkel (linje 11) indsat hen over sommeren 2009 i zone 1. Bussen kører hvert 7. minut i en cirkel fra Nørreport St. over Vesterport st., Hovedbanegården, Kgs. Nytorv tilbage til Nørreport St. Udnyttelsen af bussens kapacitet er indtil videre beskedent.

Trafikforsøget på Nørrebrogade

Et notat fra Center for Teknik fra 2. september 2009 til Teknik- og Miljøudvalget konkluderede, at trafikforsøget har haft en positiv indvirkning på miljøeffekterne fra trafikken, både hvad angår støj og luftforurening, og at en del af forbedringen skyldes bussernes forbedrede fremkommelighed og regularitet. Næste skridt må blive en letbane!

Udvidelse af Miljøzonen i København pr. 1. november 2009

Pr. 1. november 2009 udvidedes den miljøzone, som blev introduceret i København 1. september 2008, til at omfatte hele Københavns Kommune. Miljøzonen medfører, at alle dieseldrevne lastbiler og busser på over 3,5 tons skal forsynes med partikelfiltre for at måtte køre i zonen. I forbindelse med udvidelsen erklærede teknik- og miljøborgmester Klaus Bondam i en udtalelse fra 28. oktober miljøzoneudvidelsen for uambitiøs: miljøzonen skal også omfatte alle varebiler og personbiler; lastbiler og busser skal køre med endnu bedre filtre, og først da vil der virkelig blive gjort noget ved partikelforureningen.

Arkitektkonkurrence om totalombygning af Nørreport Station afgjort

Ritt Bjerregaard og Klaus Bondam afslørede 3. november 2009, hvem der havde vundet arkitektkonkurrencen om at tegne den ny Nørreport Station, som forventes at stå færdig i 2014: et hold bestående af Public Arkitekter a/s, der er totalrådgivere, med arkitektfirmaet COBE, ingeniørfirmaet Grontmij | Carl Bro samt det østrigske lysfirma Bartenbach LichtLabor som underrådgivere. 11 ventilationstårne, som skal sikre frisk luft til passagererne i undergrunden, var en bunden bestanddel af konkurrencen. Ja, der er åbenbart lang vej til eldrift af regionaltoget i Danmark.

Kommunevalget 17. november 2009: mere metro, havnetunnel og søtunnel

I løbet af valgkampen kom flere opstillede partier med forslag til infrastruktur, som omfattede mere metro og østlig havnetunnel.

Teknik- og miljøborgmester Klaus Bondam annoncerede, at De Radikale og Socialdemokraterne i København fremlægger et fælles forslag, som skal fremskynde beslutningen om en østlig omfartsvej baseret på en havnetunnel. Klaus Bondam fremkom tillige med et forslag om METRO X, dvs. to Metro-linjer der binder byen og forstæderne sammen. Den ene linje fra Tingbjerg i nordvest til Tårnby i sydøst, den anden linje fra Skudehavnen i nord til Sluseholmen i syd, begge linjer delvis i tunnel under brogaderne.

Socialdemokraten Lars Weiss fremkom på egne vegne med et forslag om en vestlig tunnel under søerne, udtænkt i samarbejde med arkitekt Michael Christensen fra Christensen & Co Arkitekter. Projektet er tænkt som en del af strategien for tung trafik. Christian M. Olsen: "S-kandidat vil have trafikken ned under søerne", City-Avisen 11. november 2009.

Den nyetablerede BydelsListen'09 baserede sin eksistens alene på to forslag: et forslag om en ny styrelseslov for København, som opsplitter kommunen i seks selvstændige bydelskommuner, og et forslag en havnetunnel koblet sammen med en metro cityring ved Kvæsthusbroen. BydelsListen'09 blev ikke valgt ind i BR.

Mere metro og østlig havnetunnel er temaer, som alle partier i BR siden hen har bragt til diskussion i BR og pressen.

Ny teknik- og miljøborgmester i København

Som resultat af kommunevalget i november, hvor venstrefløj blev styrket, afløste SFs Bo Asmus Kjeldgaard De Radikales Klaus Bondam som borgmester for Teknik- og Miljøforvaltningen.

Som opfølgning på valget sendte RBT 22. januar 2010 en lykønskningsskrivelse til den ny borgmester, hvor vi opfordrede ham til at arbejde for en forbedring af luftkvaliteten i København samt udbad os et dialogmøde. Ideen om et dialogmøde blev accepteret og vil finde sted 25. marts 2010.

Rådets handlinger

Deltagelse i debatmøde: "Klimaforandringernes veje og vildveje"

Debatmødet, arrangeret af Klimabevægelsen København 26. marts 2009 i CaféTeatret, havde fire deltagere: Jeppe Læssøe, DPU, Kjeld A. Larsen, RBT, Anne Vang Rasmussen, politikens ordfører for den socialdemokratiske gruppe i BR og Lise Drewes Nielsen, RUC.

Nordhavnsvejen

Indsigelse mod bygning af en Nordhavnsvej

Indsigelsen Vedrørende Nordhavnsvej, Forslag til lokalplan, tillæg til kommuneplan 2005 og VVM-rapport, indsendt til Københavns Kommune 14. april 2009 og underskrevet af Kjeld A. Larsen, HansHenrik Samuelsen og Ivan Lund Pedersen, blev indledt med følgende opsummering:

"Efter gennemgang af det fremlagte materiale og fremskaffelse af yderligere oplysninger er vores konklusion klar:

Et fuldtonet nej til en Nordhavnsvej, der vil være en ny og ekstrem dyr indfaldsvej og åbne for stærk forøget trafikbelastning i København fra det bilrige Nordsjælland. Under byggeriet af model A (A1 og A2) vil Kystbanen og S-banen (Nordbanen) tilmed skulle lukkes i op til 3 måneder og Farum-banen skal også lukkes i perioder. Det skønnes, at 25 % af togpassagererne forsvinder under byggeriet. De to vejmodeller (A) og (B) er begge miljødelæggende på hver sin måde og bliver derved et valg mellem pest og kolera. Set fra en klimasynsvinkel er Københavns Kommunes trafikpolitik i forvejen på katastrofekurs. Nye indfaldsveje, herunder bygning af Nordhavnsvejen, bidrager til vækst i den CO2-belastende biltrafik.

Der mangler en trafikløsning (C) baseret på et kollektivt trafiksystem, der er den eneste model, der kan sikre en bæredygtig trafikudvikling, som tilmed er et erklæret mål for Københavns Kommune. At ville lave en erklæret bæredygtig by og som det første anlægge en vej med motorvejs kapacitet er mildest talt en yderst miljøundergravende disposition.”

Opfordring til DSB S-tog og Banedanmark om fælles henvendelse til offentligheden

I henvendelser 22. april 2009 til DSB S-tog og til Banedanmark gør RBT opmærksom på sit høringsvar vedrørende forslag til anlæg af Nordhavnsvejen, herunder skadeforvoldelsen for S-togstrafikken, og opfordrer i den anledning til en fælles henvendelse til offentligheden.

I svaret fra DSB S-tog understreges enigheden i betragtningen om gener i anlægningsfasen, men samtidig anføres det: ”DSB har ikke på nuværende tidspunkt behov for mere aktivt at gå i medierne med kritik af projektet, og håndterer indtil videre vores interesser i en direkte dialog med relevante myndigheder”. En offensiv trafikpolitik for en forbedring af den kollektive trafik er ikke det mest karakteristiske træk ved DSB. I Banedanmarks svar om en fælles henvendelse til offentligheden er svaret ligeledes et nej, med begrundelsen, at Banedanmark jo er direkte part i sagen.

Deltagelse i debatmøde om Nordhavnsvej

På et debatmøde om Nordhavnsvej arrangeret af Østerbro Lokaludvalg på Svanemøllens kaserne 25. maj 2009 diskuteredes forskellige linieføringer og tunnelloøsninger i forbindelse med forslag til bygning af Nordhavnsvej. Et politikerpanel omfattende medlemmer af Teknik- og Miljøudvalget deltog i debatten. Fra RBT deltog Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen, som bl.a. stillede spørgsmål til politikerne om deres holdning til en havnetunnel.

Deltagelse i debatmøde og studietur om Københavns boligpolitik

Københavns Kommune arrangerede 5. maj 2009 i Mogens Dahl Koncertsal et velbesøgt hørings- og debatmøde om Københavns boligpolitik ”**Hvordan skal vi bo?**”, med i alt seks paneldeltagere. Forud for debatmødet var afholdt tre studieture med eksperter, politikere og interesserede borgere til Carlsberg, Sluseholmen og Tingbjerg. Trafikpolitik var et gennemgående tema på både debatmøde og studieture. For RBT deltog Kjeld A. Larsen på debatmødet og på ”studieturen” til Carlsberg, som fandt sted 23. april.

Høringsvar vedrørende Københavns Kommunes Udkast til Klima København

Rådet indsendte 15. maj 2009 sit ”**Høringsvar Københavns Kommunes Udkast til Klima København – en vision og en plan**”, hvor rådet alene forholder sig til Transportafsnittet kapitel 6. Høringsvaret, underskrevet af HansHenrik Samuelsen, Ole Iskov og Kjeld A. Larsen, var identisk med transportafsnittet fra det omfattende fælles høringsvar fra en NGO studiekreds under Miljøpunkt Indre By & Christianshavn. I høringsvaret roses indledningsvis de gode intentioner på transportområdet, specielt transportinitiativet flere cykler, men samtidig kritiseres kommunens trafikpolitik for at være på kollisionskurs med kommunens proklamerede klimapolitik, eksempelvis via forslag om bygning af Nordhavnsvejen. Tillige kritiseres kommunen for ikke at inkludere alle typer af drivhusgasudslip i sit drivhusgasregnskab fra transportsektoren, herunder drivhusgasudslip i forbindelse med de store trafikprojekters anlægsfase og københavnernes CO₂-udledning fra international luft- og søfart. Høringsvaret omfatter et katalog over forslag til bæredygtige trafikprojekter med CO₂-reduktionspotentiale, dels forslag som bidrager til at mindske biltrafikken, og dels forslag som bidrager til at udbygge den kollektive trafik.

Forud for og efter afgivelse af høringsvaret havde Kjeld A. Larsen en dialog om kommunens trafikpolitik og beregningsmetode for drivhusgasudslip med Hjalte Aaberg, administrerende direktør i Teknik- og Miljøforvaltningen og medarbejder Julie B. Svendsen. Dialogen om beregningen af transportens CO₂-udslip fortsætter.

NGO-studiekredsens Høringssvar vedr. Københavns Kommunes klimaplan

Med Jens Hvass, leder af Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, som initiativtager blev der primo marts 2009 etableret en studiekreds omkring Københavns kommunes klimaplan. I kredsen deltog følgende foreninger og organisationer: Klimabevægelsen København, Klimaudvalget fra Foreningen Nordens Ungdom, Miljøpunkt Nørrebro, Miljøpunkt Bispebjerg Brønshøj Husum, Miljøpunkt Vesterbro, Miljøpunkt Valby, Miljøpunkt Amager, Miljøpunkt Indre By & Christianshavn og Rådet for Bæredygtig Trafik ved Kjeld A. Larsen. Det yderst frugtbare samarbejde resulterede i et vel gennemarbejdet høringssvar omfattende 8 kapitler på i alt 37 sider, som blev indsendt til kommunen 15. maj.

Studiekredsforløbet, som omfattede adskillige kompetente oplæg fra folk uden for studiekredsen, kan ses på Miljøpunkt Indre By & Christianshavns hjemmeside: <http://a21.dk/blog/studiekreds-omkks-klimaplan>

Debat med Klaus Bondam om trafikpolitik og trafikens drivhusgasudslip

I forbindelse med udarbejdelse af høringssvar til Københavns Kommunes klimaplan udspandt sig en debat i Information mellem Kjeld A. Larsen og teknik- og miljøborgmester Klaus Bondam, som startede med følgende artikel af Kjeld den 12. maj under rubrikken synspunkt: "Københavns kommune snyder på CO₂-vægten". I artiklen kritiseres kommunen for sin konstruktion af nye indfaldsveje, specielt Nordhavnsvejen, og for at "glemme" at modregne de store drivhusgasudslip i forbindelse med bygning af kommunens to fyrtårne i tunnel: Nordhavnsvejen og Metroringen.

Bondam besvarede kritikken i form af et læserbrev 18. maj med overskriften "Trafik og klima går hånd i hånd", og Kjeld fik lov at afslutte debatten med et læserbrev 20. maj: "Københavns to fyrtårne – en replik til Bondam".

Andreas Dohn, journaliststuderende ved Syddansk Universitet fulgte op på debatten i en universitetsopgave ved at interviewe Kjeld A. Larsen fra RBT og to politikere fra Teknik- og Miljøudvalget Signe Goldmann (SF) og Morten Kabell (Ø): "København tæller ikke metrobyggeri med i CO₂-regnskab" tillige med Steen Gyldenkerne fra DMU: "Det er komplekst og en smagssag".

Reaktion på høringssvar og vedtagelse af Københavns klimaplan

Der blev fremsendt i alt 41 høringssvar, som blev sammenfattet og kommenteret i bilag i forbindelse med samtlige forvaltningers fællesindstilling og beslutning vedrørende Endelig vedtagelse af klimaplanen til Borgerrepræsentationen, 27. august 2009. Ændringer som resultat af høringsprocessen er fåtallige. Der er ikke blevet ændret ved mål eller midler, men alene foretaget mindre justeringer og ændringer af ordlyd. Referering og kommentarer til Studiekredsens og RBTs høringssvar fylder henholdsvis 14 og 4 sider, dvs over en fjerdedel af de i alt 60 sider i bilaget Kommenterede høringssvar. I bilaget omtales 19 rettelser i udkastet til klimaplan. Da der ikke findes en samlet liste over de 19 rettelser gik RBTs repræsentant i Studiekredsen i gang med ved egen kraft at finde ændringerne ved at sammenholde teksten i udkast og vedtagne Klimaplan og fandt 19 ændringer, hvoraf omkring halvdelen stammer fra Studiekredsens og RBTs forslagskatalog. Dette opfølgende arbejde med at lokalisere rettelser og forholde sig til kommunens kommentarer findes i et notat "Københavns Klimaplan" på syv sider ved Kjeld A. Larsen.

Virkemiddelkatalog – Transport fra Rambøll

Forud for udarbejdelsen af Udkast til Københavns Kommunes Klimaplan indhentede kommunen en række konsulentrapporter, på transportområdet fra Rambøll: "Virkemiddelkatalog – Transport" fra 30. marts 2009. Dette digre værk på 56 sider var udgangspunkt for kommunens klimaplan på transportområdet. Kommunens embedsmænd fulgte dog ikke alle Rambølls anbefalinger, og i den forbindelse havde Kjeld A. Larsen en skriftlig debat med både Annette Kayser, Center for Trafik, og Hanne Hansen Wrisberg, Rambøll.

Deltagelse i debatmødet "Gi' havnen liv"

Københavns Kommunes arrangement 2. juni 2009 startede med en guidet bådture i havnen, hvor det blev muligt at tage havnens udvikling i øjesyn. Herefter fortsatte mødet med oplæg og workshop i Kulturhuset Islands Brygge. Fra RBT deltog Kjeld A. Larsen, som tillige deltog som repræsentant for Indre By Lokaludvalg.

Deltagelse i debatmøde om Kommuneplan 2009

Københavns Kommune og Dansk Byggeri inviterede i fællesskab 10. juni 2009 til et debatmøde om den kommende Kommuneplan 2009 med titlen **"Vækstdriver eller spøgelsesby?"** Indbyderne til debatmødet, som fandt sted i Dansk Bygningsarvs sal i Borgergade, var Henrik Plougmann Olsen, direktør for Økonomiforvaltningen, og Per Engsø Larsen, formand for dansk Byggeri Hovedstaden. Debatmødet, hvor Kjeld A. Larsen deltog for RBT, udviste et interessant samspil mellem kommune, udviklere og byggebranchen.

Udarbejdelse af Høringssvar til "Forslag til Københavns Kommuneplan 2009"

RBTs høringssvar til kommuneplan 2009 blev udarbejdet af Ivan Lund Pedersen, Jimmy Flindt og Kjeld A. Larsen og indsendt til kommunen 12. juni 2009. Det 24 sider lange dokument omfatter en kritik af kommunens trafikpolitik, herunder en gennemgang af de trafikale konsekvenser for miljøet og for befolkningens sikkerhed og sundhed, tillige med en lang række forslag til kommunen om bæredygtige trafikprojekter med CO₂-reduktionspotentiale. De mange forslag inddeles i to hovedgrupper, dels forslag som bidrager til at mindske biltrafikken, dels forslag som bidrager til at udbygge den kollektive trafik, både hvad angår kapacitet, rejsehastighed, regularitet og komfort.

Desværre indeholder høringssvaret ikke en letforståelig opsummering, hvilket er et nødvendigt middel til at nå offentligheden med sine budskaber. Længde og kvalitet er nødvendige, men ikke tilstrækkelige redskaber til bl.a. at opnå synergieffekt med medierne.

Deltagelse i møde arrangeret af Klimakommissionen og Københavns Kommune

I samarbejde med 11 kommuner arrangerede Klimakommissionen i løbet af 2009 en række lokale workshops rundt omkring i Danmark, som skulle give input til kommissionens arbejde. Det definerede formål lyder: "At udvikle bud på, hvordan Danmark realiserer visionen om at blive uafhængig af fossile brændstoffer". Den 23. september fandt det fælles møde mellem Københavns Kommune og klimakommissionen sted i Center for Miljø. Fra Klimakommissionen deltog formanden Katherine Richardson og Jørgen Henningsen og fra kommunen teknik- og miljøborgmester Klaus Bondam. Det var et rigtigt godt møde med primært ildsjæle blandt de 53 deltagende københavnere. Fra RBT deltog Kjeld A. Larsen, der repræsenterede Indre By Lokaludvalg. I invitationen er det værd at lægge mærke til følgende passus: "Bemærk at der kun er ganske få parkeringspladser".

Deltagelse i workshop om fremtidens affaldstransport i København

I.S. Amagerforbrænding inviterede 7. oktober 2009 til workshop om fremtidens affaldstransport i København. I et igangsat projekt skal afdækkes alternative muligheder for transport af forbrændingsegnet affald gennem København til behandling på Amagerforbrænding. For RBT deltog Niels M. Uldall. Desværre vedrørte drøftelserne og løsningsforslagene ikke den del af København, der betjenes af Vestforbrænding.

Fælles høringssvar om miljøzoner og partikelforurening

Som reaktion på truslen fra fire miljøorganisationer (Miljøpunkt Nørrebro, Det Økologiske Råd og NOAH i samarbejde med DN) om at iværksætte stævning mod den danske stat for ikke at arbejde hen mod at overholde EU's grænseværdier for luftforurening beordrede miljøminister Troels Lund Poulsen Miljøstyrelsen til at udarbejde udkast til lovforslag omkring miljøzoner og partikelforurening. Inden da havde regeringen ved henvendelse til EU-kommissionen forsøgt at opnå udsættelse af fristen for opfyldelse af grænseværdien for de store partikler (PM10).

Miljøstyrelsen fremsatte følgende 26. oktober 2009 udkast til **"Luftkvalitetsplan for partikelforureningen i København og Frederiksberg"** og **"Lovforslag om ændring af miljøbeskyttelseslovens regler om miljøzoner"** i høring. På initiativ fra Kåre Press-Kristensen, Det Økologiske Råd, indsendte fire organisationer, Det Økologiske Råd, Danmarks Naturfredningsforening, Miljøpunkt Nørrebro og Rådet for Bæredygtig Trafik et fælles høringssvar til begge udkast.

I **høringssvaret om partikelforurening** fra 17. november anføres bl.a.:

"Det er utilfredsstillende, at kun byer, der overskrider grænseværdien for PM10 kan indføre miljøzoner, da PM10 grænseværdien jo netop ikke er et mål for den sundhedsskadelige luftforurening. De særlig sundhedsskadelige ultrafine partikler (PM0,1) er derimod en god parameter for den sundhedsskadelige luftforurening. Derfor skal alle byer med stærkt forhøjede partikelkoncentrationer (PM0,1) f.eks. over 30.000 partikler/cm³ (gennemsnit ved veje med beboelse på hverdage mellem 8 og 9) kunne indføre miljøzoner. Dette vil effektivt nedbringe sygdomme og død knyttet til trafikens luftforurening".

I **høringssvaret om miljøzoner** fra 23. november 2009 fremsættes følgende krav:

"De grønne organisationer ønsker miljøzoner med:

- 1) Krav om lukkede partikelfiltre på alle dieselkøretøjer og dieselmaskiner.
- 2) Krav om katalysatorer på benzinkøretøjer og SCR på tunge dieselkøretøjer og dieselmaskiner.
- 3) Emissions- og støjkrav til knallerter.

Disse miljøzonekrav vil reducere den sundhedsskadelige luftforurening markant og er en forudsætning for, at Danmark kan leve op til EUs basale grænseværdier for sundhedsskadelig luftforurening."

Udarbejdelse af høringssvar vedrørende "Strategi for tung trafik"

Rådet indsendte 16. februar 2010 et høringssvar, udarbejdet af Ole Iskov, Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen, til Center for trafik, Københavns Kommune, med overskriften: **"Vedrørende: Strategi for tung trafik (fornyset høring)"**. I høringssvaret gøres opmærksom på, at den tunge trafik, trods dens beskedne andel af det samlede trafikarbejde, er ansvarlig for ca. 1/3 af trafikens luftforurening. Rådet opfordrer kommunen til at få igangsat en undersøgelse af godstransportens omfang, transportruter, kapacitetsudnyttelse og muligheder for at undgå spildtransport, til at få iværksat en række citylogistiske projekter for godsomladning og for at arbejde for at fremme godstransport på bane frem for på vej. Overflødig tung trafik skal væk.

Deltagelse i Indre By Lokaludvalg

På et repræsentantskabsmøde den 9. februar 2010 blev der foretaget nyvalg til Indre By Lokaludvalg. Nyvalg finder sted efter afholdelse af kommunevalg, og de valgte medlemmer sidder således for en hel kommunalvalgperiode. Ifølge "Regulativ for Indre By Lokaludvalg" vedtages på repræsentantskabsmødet først en fordelingsliste inden for de besluttede arbejdsområder. De udvalgte områder fik følgende antal medlemmer: bolig, byudvikling, trafik og miljø: 9, børn, unge og kultur: 3, erhverv: 1, frivilligt socialt arbejde: 2 og ældreområdet: 1. Antallet af medlemmer til området bolig, byudvikling, trafik og miljø blev udvidet fra 6 til 9 på de øvrige områders bekostning i tråd med, at hovedopgaven for lokaludvalget i den kommende periode bliver udarbejdelse af en bydelsplan. Der var kampvalg til det store arbejdsområde, og Kjeld A. Larsen som repræsentant for RBT blev genvalgt. Over halvdelen af de 16 nye medlemmer er nyvalgte. Blandt de 16 repræsenterede organisationer er bl.a. Haandværkerforeningen i København, City Natteravnene, Det Grønlandske Hus, Lejernes LO i Hovedstaden, Gammelholm Beboerforening, Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, Borgergruppen Red Søerne, Trafikforeningen Webersgade, Trinitatis Menighedsråd såvel som repræsentanter for skolebestyrelser og ejerforeninger. Ud over de valgte medlemmer sidder 7 udpegede repræsentanter fra de partier, som er indvalgt i Borgerrepræsentationen, således at lokaludvalget i alt har 23 medlemmer. De politiske repræsentanter må ikke samtidig sidde i BR, men skal i modsætning til organisationsrepræsentanterne have bopæl i bydelen. For hvert medlem er indstillet to suppleanter, for RBTs vedkommende HansHenrik Samuelsen som 1. suppleant og Ivan Lund Pedersen som 2. suppleant.

Den endelige godkendelse af de valgte medlemmer skete på et møde i BR 11. marts.

På det første konstituerende møde den 18. marts blev Bent Lohmann fra Nansensgade Netværk genvalgt som lokaludvalgets formand.

Om formålet med Indre Bys Lokaludvalg står følgende på udvalgets hjemmeside:

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

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

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

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

I 2010-11 skal Indre By Lokaludvalg lave bydelsplanlægning i samarbejde med Økonomiudvalget i Københavns Kommune.

Lokaludvalget afholder møder en gang om måneden, i Rosenborgcentret i Rosengade, og har tillige afholdt lørdagsmøder for at drøfte arbejdsform, principper for uddeling af puljemidler, visioner for bydelens udvikling og forberedelse af bydelsplanlægningsarbejdet, som skal ske i samarbejde med Christianshavns Lokaludvalg. To udflugter har været arrangeret til inspiration for det kommende bydelsplanlægningsarbejde, til Louisiana (Fremtidens arkitektur er grøn!) og Arkitekternes Hus. Sammen med Jan Balterzen og Søren Kirkegaard har Kjeld A. Larsen varetaget funktionen som koordinationsgruppe for den store byudviklingsgruppe. Lokaludvalget har et sekretariat omfattende tre personer: Christian Christensen (leder), Iben Holm Jørgensen og Tine Malm (kommunikation), har fået en flot og velfungerende hjemmeside og har bopæl, sammen med Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, på Rådhuspladsen 77.

LU er ved at finde sin arbejdsform, herunder sin rolle i forhold til kommunens forskellige forvaltninger og til borgerinddragelsesprocessen. Et uventet stort antal startredegyrelser (går forud for udarbejdelse af lokalplansforslag) og lokalplansforslag forelægges LU, som har brugt megen energi på at arrangere borgerhøringer og udarbejde høringssvar. De mest dramatiske borgermøder har drejet sig om "Strategi for tung trafik", idet søgaderne blev udpeget som en del af et foreslået rødt rutenet (se nedenfor), og om Nattelivet i Indre By, fire møder i alt. Forude ligger det store arbejde med at udarbejde visioner for havneområdet, middelalderbyen og en bydelsplan. På initiativ fra Indre By Lokaludvalg foretog samtlige lokaludvalg i Københavns Kommune den 18. januar 2010 en fælles evaluering af arbejdet i byens lokaludvalg på et aftenmøde i Rådhusets Festsal.

Københavns bystyre er blevet meget mere åbent for dialog, og et væld af initiativer strømmer ud fra forvaltningerne, adskillige forbundet med den noget provinsielle strategi at blive en metropol i verdensklasse, men også mange med et grønt og visionært sigte, hvor de bløde trafikanter sættes i centrum.

Det store spørgsmål er fortsat, om og i hvilket omfang et lokaludvalg evner at præge bydelens udvikling på indbyggernes og ikke på forskellige kapitalinteressers præmisser. Og to nye spørgsmål er dukket op: hvad vil regeringens udmelding om at afskaffe de store byers magistratsstyre betyde for rammerne for demokratiets udfoldelse, og vil Københavns politikere i en økonomisk trængt situation fortsat bevilge penge til fortsættelse af lokaludvalgsinstitutionen?

Eksempel på aktivitet på trafikområdet

Debatmøder om og udarbejdelse af høringssvar om Strategi for tung trafik

Lokaludvalget medvirkede til at få iværksat en ny høringsrunde på 8 uger om strategien hen over nytåret 2010, på baggrund af en rejst kritik af tidspunkt for den oprindelige høringsperiode fra 1. juli til 26. august 2009, dvs. i perioden med sommerferie. To borgermøder fandt sted om Strategi for tung trafik.

Det første møde, som var organiseret i fællesskab med "Borgerinitiativet red søerne" og Indre By Lokaludvalg, fandt sted 10. februar 2010 i Medborgerhuset på Charlotte Amundsens Plads og omfattede bl.a. et oplæg af Kåre Press-Kristensen om støj- og partikelforurening og en præsentation af projektet "Søparken", et oplæg til et parkanlæg i søgaderne koblet til en biltunnel under søerne.

Det andet møde, som var organiseret af Indre By Lokaludvalg og fandt sted 22. februar i Grundtvigshus, omfattede oplæg fra "Borgerinitiativet red søerne", DI Transport, Center for Trafik, Københavns Kommune og trafikforsker Per Homann Jespersen, RUC.

Forud for høringerne udarbejdede Kjeld A. Larsen for RBT et debatindlæg på lokaludvalgets hjemmeside. Lokaludvalgets høringssvar om tung trafik blev drøftet og vedtaget på lokaludvalgets møde 11. februar 2010.

Internt RBT-arbejde

Vedtagelse af Arbejdsprogram 2009-2010

På rådsmødet 20. april 2009 blev følgende arbejdsprogram på tre punkter vedtaget:

- 1. RBT vil markere sig op mod klimatopmødet december 2009 ved en række aktiviteter, som bidrager til at fremme diskussionen af bæredygtige trafikløsninger, eksempelvis deltagelse i Civilsamfundets Klimaforum, høringsprocessen omkring Københavns Kommunes klimaplan, projektet frilægning af Ladegårdsåen**
- 2. Fremstilling af en visionær planskitse for trafikudvikling på et bæredygtigt grundlag for regionerne Hovedstaden og Sjælland i samarbejde med andre organisationer og personlige kræfter**
- 3. Udarbejdelse af ansøgninger om midler til udvalgte projekter, eksempelvis folder, visionær trafikudviklingsplan, Ladegårdsåens frilægning, conferencegebyrmidler**

Vedtagelsen blev ledsaget af nedenstående begrundelser:

Ad 1: Det er vigtigt, at vi markerer os så synligt som muligt i klimaåret via en række spektakulære projekter, som peger mod bæredygtige transportløsningsforslag

Ad 2: På IDAs BVT-dag 2009 holdt Jens Rørbech et glimrende foredrag om Fingerplanens fremkomst og betydning for udvikling i Hovedstadsområdet. Han understregede flere gange, at Fingerplanen var et NGO-forslag. Så derfor: det er på tide, at NGO'erne fremlægger en ny vision for trafikudviklingen i regionen, nu på et bæredygtigt grundlag som omdrejningspunktet, dvs. hvor både trængsels- og miljøproblematikken indtænkes

Ad 3: Det er helt uholdbart, at rådet hæmmes i sine aktiviteter pga ringe økonomisk grundlag. Det må være muligt at opnå økonomisk støtte og dermed også større synlighed via de projekter, som vi kan søsætte via bevilgede midler

Gennemførelse af arbejdsprogrammet

Til vor ros kan det konstateres, at RBT i den forløbne rådperiode i større omfang end tidligere har evnet at leve op til sit arbejdsprogram. Det gælder først og fremmest aktiviteterne i forbindelse med markeringen af klimatopmødet og fremstilling af en bæredygtig trafikinfrastrukturplan for Sjælland via etableringen af Trafikværkstedet.

Trafikværkstedet

På et initiativ fra RBT blev Trafikværkstedet etableret på et opstartsmøde den 11. januar 2010, hvor en lang række NGOer mødtes på Rådhuspladsen 77, fælles lokaler for Miljøpunkt Indre By & Christianshavn og Indre By Lokalråd. Formålet med Trafikværkstedet er at udtænke og fremlægge en bæredygtig trafikinfrastrukturplan for Sjælland, baseret på fossilfri energiproduktion som en af rammebetingelserne. En anden rammebetingelse er, at efterspørgslen på transport bør reduceres med omkring 50 %. En koordinationsgruppe bestående af Jens Hvass, leder af Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, Lasse Schelde, projektleder ved Miljøpunkt Amager og Kjeld A. Larsen, RBT, varetager planlægning af arbejdet mellem møderne. På et første heldags inspirationsmøde lørdag den 30. januar bidrog Jørgen Henningsen fra Klimakommissionen med et oplæg om Klimakommissionens arbejde og Axel Thrige Laursen, formand for Østerbro Lokaludvalg, med et oplæg om Sjællandsprojektet.

To undergrupper, som mødes hver anden uge, er blevet etableret. Trafikinfrastrukturgruppen eller 1:10.000 gruppen arbejder med at fremlægge en egentlig infrastrukturplan, herunder kortlægning af udgifter i forbindelse med investeringer og vedligeholdelse af infrastrukturprojekter tillige med de konsekvensudgifter på miljø- og sundhedsområdet, der er forbundet med trafikafviklingen.

Livsformsgruppen eller 1:1 gruppen tager udgangspunkt i enkeltindviders og lokalsamfunds nutidige og fremtidige transportbehov langs linjer fra Sjællands periferi mod hovedstadens centre.

Trafikværkstedet arbejder mod at afslutte sit arbejde på et-årsdagen for afholdelse af COP15, dvs. december 2010.

Deltagelse i interview om bæredygtig trafikplanlægning

I forbindelse med sit ph.d.-projekt om bæredygtighedsbegrebet og dets operationalisering og indarbejdelse i planlægningsprocessen blev Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen interviewet 15. april 2009 af ph.d. studerende ved DTU Sara Lise Jeppesen. Siden hen er Sara blevet ansat ved DTU Transport.

Planlagt trafikvalgsmøde i forbindelse med kommunalvalget november aflyst

Rådet var ude alt for sent med planlægning af trafikvalgsmøde med politikerpanel i anledning af kommunalvalget november 2009. Viljen fra politikerne til at deltage i arrangementet var til stede, men kalenderen var allerede for fuld til at finde en ledig dato, hvor alle nøglepolitikere på trafikområdet kunne deltage.

Organisatorisk

Forud for generalforsamlingen den 23. marts 2009 afholdtes et offentligt debattmøde med Peder Jensen fra EU's Miljøagentur som oplægsholder med titlen: "Transportudvikling og CO₂-udvikling i EU".

På generalforsamlingen valgtes følgende til **foreningens bestyrelse**: Bente Hessellund Andersen, Jimmy Flindt, Niels Grøngaard, Ole Iskov, Kaj Jørgensen, Leif Mogens Kajberg, Kjeld A. Larsen, Thomas Otzen, Ivan Lund Pedersen, HansHenrik Samuelsen, Bruno Schwede, Gunnar Bjørn Thomsen, Niels M. Uldall og Karl Vogt-Nielsen. Jens Junghans blev genvalgt til revisor.

Efterfølgende konstituerede Rådet sig med Kjeld A. Larsen som formand, Bente Hessellund Andersen som næstformand, HansHenrik Samuelsen som sekretær, Karl Vogt-Nielsen som kasserer og Ivan Lund Pedersen som presseansvarlig. Siden hen trak Bente Hessellund Andersen sig fra bestyrelsen.

Foreningens **medlemstal** er nu på 88, hvoraf 7 kollektive, en beskedent fremgang, men fortsat et alt for beskedent antal.

Udsendelse af beretning og følgeskrivelse til medlemmerne

Bestyrelsen udsendte 22. juni 2009 den på generalforsamlingen vedtagne beretning tillige med en kort følgeskrivelse med oplysninger til medlemmerne.

Fremstilling af ny folder

RBT fik fremstillet en opdateret folder op til COP15. Grafiker Mette Plesner løste vederlagsfrit opgaven på en fornem måde.

Opdatering af vedtægter

Et udvalg bestående af Niels M. Uldall, Ole Iskov og Kjeld A. Larsen har udarbejdet et sæt nye vedtægter, som er mere i overensstemmelse med vilkårene for rådets arbejde, og som er sat til vedtagelse på generalforsamlingen 23. marts 2010.

Nedsættelse af fondsansøgningsudvalg

Et udvalg bestående af Niels M. Uldall, Leif Kajberg, HansHenrik Samuelsen og Kjeld A. Larsen er gået i gang med at udforme ansøgninger, som forhåbentlig kan bibringe os finansiel støtte til bl.a. deltagelse i konferencer, styrkelse af hjemmesiden og bidrag til udformning af Trafikværkstedets slutprodukt.

Rådet har i årets løb afholdt 9 rådsmøder.

De dominerende og tilbagevendende temaer på rådsmøderne har været følgende: gensidig information om og diskussion af den trafikpolitiske udvikling og udviklingens konsekvenser, udarbejdelse af en lang række høringssvar, Københavns Kommunes Klimaplan, Klimaforum09 og COP15, John Whiteleggs besøg, Trafikværkstedet, Nordhavnsvejen, Slagelse-Næstved Jernbane, Vestbanen, projekt frilægning af Ladegårdsåen, deltagelse i NGO-TV, introduktion af elbiler i Danmark, deltagelse i Indre By Lokaludvalg, kommunevalg, arbejdsprogram, ny folder, opdatering af vedtægter, fondsansøgning, planlægning af møde med Bo Asmus Kjeldgaard og planlægning af generalforsamling med forudgående offentligt møde om elbiler.

Det ses tydeligt, at interessen for miljøspørgsmål blandt unge mennesker er i vækst. Det skyldes ikke mindst de mange aktiviteter op mod forberedelsen af og under klimatopmødet i København december 2009. Det bliver mere og mere klart, at en livsform baseret på billigt fossilt brændstof er ved at nærme sig sin afslutning. RBT har i 2009-2010 i større omfang evnet at forbinde sig med strømninger og organisationer i en fælles nødvendig anstrengelse mod en mere bæredygtig udvikling.

Vores indsats lider af, at vi har for få midler til at kunne blande os i debatten på de konferencer, hvor et større gebyr er forudsætning for deltagelse, og for få kræfter til at varetage et mere omfattende og udadrettet sekretariatsarbejde.

Kjeld A. Larsen
Marts 2010