

Beretning 2010

Rådet for Bæredygtig Trafik

Rådet for Bæredygtig Trafiks tiende ordinære generalforsamling 9. maj 2011

”Erfaringer fra letbaneprojekter i de senere år i hele Europa viser, at der kan ske stigninger på mellem 25 pct. og 40 pct. i antallet af rejsende med kollektiv trafik, når traditionel busdrift erstattes af skinnebåren trafik”,
Transportministerens ”Redegørelse om kollektiv trafik” april 2010

Den trafikpolitiske situation

Dette års beretning omkring den trafikpolitiske situation vil sætte fokus på tre begivenheder, som blev bragt i fokus i det begyndende forår 2011: en journalistisk opsang til politikerne for hyklerisk adfærd på transportområdet, regeringens fejlslagne privatiseringsstrategi på jernbaneområdet og udgivelse og modtagelse af EU-kommissionens Hvidbog om transportstrategi.

Opsang af Politikens opinionsredaktør Per Michael Jespersen: ”Politikerne har ladet privatbilismen sejre”

Med denne overskrift og underrubrikken ”**Fattigrøvene og klimaet er de store tabere af privatbilismens totale sejr**” gav opinionsredaktør Per Michael Jespersen den 29. marts 2011 i Politiken politikerne en opsang for at være hylkere på det transportpolitiske område. Sjældent har en journalist så klart givet udtryk for et politisk svigt og hykleri, som ligger helt på linje med RBTs holdninger. Artiklen indledes således:

”Min vision er, at det skal være dyrere at køre i bus og tog, så vi kan få flere danskere til at vælge bilen”. Har man hørt en politiker fremlægge den vision åbent og ærligt? Nej, vel. Ikke desto mindre er det præcis dén politik, som er blevet ført i Danmark i mange år af skiftende regeringer. Landet er blevet gennemgribende forandret på trafikområdet, uden at nogen har fortalt om det. Vi taler om en trafikrevolution, som ingen vil tage æren – og ansvaret – for”. Og journalisten slutter opsangen således:

”Trafikpolitik er fordelings- og socialpolitik i sin reneste form. Ifølge statistikker har ni ud af ti vellønnede familier en bil. Men blandt den fattigste tiendedel af familierne har 84 procent ingen bil, blandt familier i etageboliger har to ud af tre ingen bil, og blandt førtidspensionister har syv ud af ti ingen bil. De vanvittige prisstigninger på klippekort går altså ud over de allerfattigste i samfundet. Hvis det er pinligt, hvilket ord rækker så i forhold til det hykleri, politikerstanden har udvist i forhold til klimaproblemerne? Fejheden er, at man end ikke vil stå ved sine egne prioriteringer. Som der står på transportminister Hans Christian Schmidts (V) hjemmeside: ”Min vision er at flytte mest mulig trafik over på kollektiv trafik. Hykler.”

Det kan ikke undre, at opsangen ikke fik reaktioner med på vejen fra de trafikpolitiske ansvarlige politikere.

Pressemeddelelse den 3. maj 2011 fra RBT: ”Gør DSB til en offentlig styrelse under Transportministeriet”

”Skandalen og afsløringerne i forbindelse med selskabet DSBFirst, som har kostet DSBs administrerende direktør, Søren Eriksen, jobbet og ført til bestyrelsesformand Mogens Granborgs afgang, har ikke just mildnet den kollektive trafiks trængsler.”

”I oprydningssfasen, og når grundlaget for fremtidens danske jernbanetransport skal diskuteres politisk, er det derfor vigtigt at tage et opgør med privatiseringsideologien og hyldesten til frie markeds kræfter. Udgangspunktet skal i stedet være samfundets og borgernes behov. Og det utroligt vigtige hensyn til miljø, klima og reduktionen af CO₂-udledningerne i transportsektoren. Togdriften i Danmark skal ses som ryggraden i den kollektive transport og som et centralt redskab i den uomgængeligt nødvendige omstilling til grøn mobilitet i alle dele af samfundet.”

Det er ingenlunde givet, at flere operatører - deriblandt private og udenlandske - på det danske jernbanenet opfylder brugernes og samfundets behov, når det gælder fremme af fossilfri transport. Samfundets behov og den klimapolitiske udfordring på transportens område tilgodeses bedst ved at styrke DSB som den centrale nationale aktør på togdriftens område i Danmark. DSB må følgelig ophøre med sine udlandseventyr - der er rigeligt at gøre med den indenlandske trafik i samarbejde med Banedanmark.”

”Rådet for Bæredygtig Trafik opfordrer Folketinget til at beslutte, at man gentænker DSB som organisation med henblik på at etablere togselskabet som en statslig styrelse. DSBFirst-rodet har klart vist, at DSBs dobbeltrolle som aktieselskab i konkurrence på et "privat marked" og politisk kontrolleret hovedaktør på det danske skinnenet er uholdbar. Aktieselskabskonstruktionen har bestemt ikke gavnet brugerne af den kollektive trafik, og DSBFirst-fallitten har samtidig udstillet svagheden ved den nuværende bestyrelsesform. Der bør i stedet arbejdes for større gennemsigtighed på ledelsesplan, og en ny ledelse for DSB bør tilføres et frisk pust ved at inddrage brugerorganisationer og trafikgræsrødder i et rådgivningspanel. Rådet for Bæredygtig Trafik melder sig gerne til at bidrage til at løse denne opgave.”

EU-kommissionens ny Hvidbog om transportstrategi: solid analyse, gode intentioner, utilstrækkelige virkemidler

EU-kommissionen fremlagde den 28. marts 2011 en Hvidbog ”**Transport 2050 - En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem**”. Hvidbogen, som har et sigte frem mod 2020 og på nogle områder helt frem til 2050, blev godt modtaget af det danske establishment med transportminister Hans Chr. Schmidt i spidsen, efterfulgt af beklagelser fra DI Transport og FDM over at være for ambitiøs i sin målsætning, og blev kritiseret af grønne organisationer for at udskyde problemerne. I pressemeddelelsen den 28. marts fra Transportministeriet lagde ministeren vægt på, at Hvidbogen peger på behovet for en konkurrencedygtig og effektiv transportsektor tillige med arbejdet med miljødimensionen. Pudsigt nok afslutter ministeren sin pressemeddelelse med alene at fremhæve et enkelt initiativ: ”Hvis jeg skal nævne et konkret initiativ i hvidbogen, som jeg er ekstra glad for, så er det, at Kommissionen vil tilrette reglerne på modulvogntogsområdet. Det vil være af stor værdi miljømæssigt, trængselsmæssigt og omkostningsmæssigt, hvis man kan køre på tværs af landegrænser med modulvogntog”. Det ser ikke ud til, at ministeren har forstået EU-kommissionens talrige opfordringer om at få bragt mere gods fra vej til skinner, hvilket også gør sig gældende i denne Hvidbog.

I Hvidbogen lægges ikke skjul på fremtidens problemer på transportområdet, herunder de klimarelaterede problemer. Det nævnes, at EU for at yde sit bidrag til den globale målsætning om at holde den globale opvarmning inden for en temperaturstigning på 2° C skal reducere drivhusgasemissionerne inden år 2050 med 80-95 % under 1990 niveauet. Kommissionen erkender, at selv om målet for transporten om en reduktion af drivhusgasemissionerne på 20 % i 2030 nås, så vil en sådan reduktion stadig gøre, at transportens emissioner ligger 8 % over niveauet i 1990. Hvidbogen betegner trængslen som et alvorligt - og voldsomt stigende - problem: Godstransporten forventes at stige med ca. 40 % i 2030 og over 80 % i 2050, sammenlignet med 2008. De samme tal for persontransportens vækst er lidt mindre: 34 % i 2030 og 51 % i 2050.

EU-kommissionen opstiller et målkatalog på 10 punkter for et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem, dvs. fikspunkter for at nå en reduktionsmålsætning på 60 %, bl.a. følgende:

Udvikling og anvendelse af nye og bæredygtige brændstoffer og fremdriftssystemer

(1) Halvere brugen af køretøjer, der bruger konventionelt brændstof i bytransporten inden 2030. Udfase dem i byerne inden 2050. Opnå stort set CO₂-fri bylogistik i større bycentre inden 2030.

(2) Få andelen af bæredygtige flybrændstoffer med lave CO₂-emissioner op på 40 % inden 2050 og nedbringe EU's CO₂-emissioner fra skibsbunkerfuel med 40 % (om muligt 50 %).

Optimering af multimodale logistikkæders ydeevne, bl.a. ved at bruge mere energieffektive transportformer

(3) 30 % af vejgodstransporten på strækninger over 300 km bør overgå til andre transportformer såsom jernbane- eller søtransport inden 2030 og mere end 50 % inden 2050. Effektive og grønne godstransportkorridorer skal bidrage hertil. Hvis vi skal nå det mål, skal der udvikles passende infrastruktur.

(4) Færdiggøre et europæisk højhastighedsjernbanenetværk inden 2050. Tredoble de eksisterende højhastighedsjernbanenetværk inden 2030 og bibeholde et tæt jernbanenetværk i alle medlemsstaterne. Inden 2050 bør størstedelen af al mellemdistancepassagertransport foregå med tog.

(6) Forbinde alle centrale lufthavne med (højhastigheds)jernbanenetværk inden 2050 og forbinde alle centrale havne med godsjernbaner og om muligt med de indre vandveje.

Øget transporteffektivitet og brug af infrastruktur ved hjælp af informationssystemer og markedsbaserede incitamenter

(9) Nå et mål om tæt ved nul dødsulykker i trafikken inden 2050. EU sigter ligeledes mod at halvere antallet af trafikofre inden 2020. Sikre, at EU er førende inden for transportsikkerhed på alle transportområder.

(10) Tage et skridt mod fuld udnyttelse af principperne om brugerbetaling og "forureneren betaler" samt styrke den private sektors vilje til at fjerne konkurrenceforvridninger, herunder skadelige støttetildelinger, skabe indtægter og sikre finansiering af kommende transportinvesteringer."

Der hersker fortsat en stædig tro på, at markedet kan løse problemerne på transportområdet, mens det samtidig kræves, at de eksterne omkostninger forbundet med transporten skal internaliseres i priserne. Men hvordan det kan ske uden en stærk både overstatslig og statslig indsats, får vi ingen klar opskrift på.

Et kort ekstrakt fra Hvidbogen blev rundsendt af rådets formand.

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:

Udenlandske rapporter om strategi for reduktion af transportens drivhusgasudslip

I løbet af 2010 blev udsendt tre udenlandske rapporter, som hver giver et bud på, hvordan man kan tackle transportens CO₂-udledninger og realisere visionen om en fremtidig transport, som er CO₂-neutral eller i hvert fald tæt på målet om fossilfrihed. De tre strategidokumenter foreslår at skruer på forskellige håndtag, men fælles for dem er erkendelsen af, at man er nødt til at gøre noget ved mobilitetsforventningerne og transportbehovene, som har det med at stige, hvis man lader stå til. Efterspørgslen på transport skal nedbringes markant i fremtidens samfund. Konklusionerne fra de tre rapporter er blevet brugt flittigt af RBT gennem året, specielt i vor kritik af transportafsnittet i Klimakommissionens rapport. De tre rapporter er følgende:

"Towards a Zero Carbon Vision for UK Transport", udarbejdet af John Whitelegg, Gary Haq, Howard Cambridge og Harry Vallack, Stockholm Environment Institute, Project Report - 2010.

"Zero Carbon Britain 2030, A New Energy Strategy", Chapter 5 Transport, Centre for Alternative Technology i Wales, 2010.

"EU Transport GHG: Routes to 2050? Towards the decarbonisation of the EU's transport sector by 2050", bestilt og betalt af Europa-Kommissionens Generaldirektorat for Miljø, juni 2010.

Rådets handlinger:

Deltagelse i seminar i Lund nye trafikværktøj til fremme af bæredygtig trafik

Det svenske forsknings- og konsulentfirma Trivector Traffic AB med Christer Ljungberg som hovedkraft afholdt et seminar med titlen "Nya verktyg för hållbara transporter" 7. april 2010 i Lund. Rådet deltog med hele tre personer: Ole Iskov, Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen. Specielt interessant for rådets deltagere var Christer Ljungbergs oplæg om begrebet tilgængelighed kontra mobilitet som styringsredskab i trafikplanlægningen.

Kritik af manglende oplysninger om Danmark i WHO rapport om vejsikkerhed

I 2009 udsendte WHO en rapport om vejsikkerhed "Global Status Report on Road Safety, Time for Action", som bl.a. understreger, at den væsentligste dødsårsag i aldersgruppen 15-29 er trafikulykker. I et appendiks over situationen i de forskellige lande i Verden er stort set kun Danmark fraværende. En henvendelse desangående fra Kjeld A. Larsen via mail 28. marts 2010 opfulgt af en rykker resulterede i et svar 13. april 2010 til rådets formand underskrevet af **transportminister Hans Chr. Schmidt**. Transportministeren beklager de manglende oplysninger for Danmark i rapporten og betegner fraværet en fejl og understreger samtidig Transportministeriets omfattende deltagelse i det internationale trafikikkerhedsarbejde.

I en opfølgende mail 11. maj 2010 anmodede Kjeld A. Larsen om at få tilsendt de oplysninger i form af data, som Danmark har afsendt for sent til WHO vedrørende optagelse i WHO publikationen om trafikikkerhed.

I **Transportministeriets svar** 13. august 2010, underskrevet studentermedhjælper Katja Jakobsen, meddeles, at oplysninger om Danmark i fremtiden vil være at finde i rapporter fra WHO om trafikikkerhed. Derudover henvises til to links med oplysninger om ulykkesstatistik for Danmark og EU.

Deltagelse i IBU-Øresund projektet "Øresundsregionen som internationalt transportknudepunkt"

"Infrastruktur og Byudvikling i Øresundsregionen (IBU) er et samarbejdsprojekt mellem 30 svenske og danske kommunale og regionale myndigheder samt statslige styrelser, som har til formål at udarbejde analyser og strategier for den langsigtede udvikling af infrastruktur samt by- og erhvervsudvikling i Øresundsregionen". Projektet finansieres af EU. Projektet blev sat i værk i form af tre værksteder, organiseret af NIRAS med chefkonsulent Mikkel Hall i spidsen i samarbejde med Region Sjælland ved chefkonsulent Leif Gjesing Hansen. RBT var en af de mange inviterede deltagere. På RBTs vegne deltog Kjeld A. Larsen i alle tre værkstedssessioner.

Værksted 1 med arbejdstitlen "Udvikling af Vision 2030" blev afholdt fredag d. 7. maj 2010 i Ørestad hos NIRAS, Værksted 2: "Scenarier for realisering af Vision 2030" blev afholdt torsdag d. 27. maj 2010 i Malmö hos Region Skåne, og Værksted 3: " Fra Vision til beslutning og handling" blev afholdt torsdag d. 10. juni endnu engang hos NIRAS. Der blev lagt stor vægt på, at den endelige strategi skulle være grøn. Men da det overordnede sigte er en styrkelse af den økonomiske vækst i Øresundsregionen, koblet sammen med en anselig trafikvækst, i den globale konkurrence med nærliggende metropoler, herunder en styrkelse af Københavns Lufthavn, kom de valgte løsninger, specielt forslaget om en ny Ring 5 forbindelse med motorvej og jernbane over Sjælland, ikke til at afspejle en bæredygtig udvikling.

Det endelige projektforslag resulterede i en række rapporter, udgivet december 2010, hvoraf de væsentligste er "Infrastruktur og byudvikling i Øresundsregionen" med forord af Vibeke Storm Rasmussen, Region Hovedstaden, Steen Bach Nielsen, Region Sjælland, og Pia Kinhult, Region Skåne, samt "Øresundsregionen som internationalt transportknudepunkt". Projektet er nu afsluttet og afleveret til politikerne, og hvilke initiativer, der vil komme i fremtiden, er uvist.

Deltagelse i Velo-city Global 2010

Velo-city Global i København 2010 startede med en uformel sammenkomst torsdag d. 6. maj 2010 i Havesalen, Københavns Bymuseum, idet Cykelsekretariatet under Teknik- og Miljøudvalget inviterede en lang række alliancepartnere på cykelfronten, herunder Rådet for Bæredygtig Trafik, til en sammenkomst uden dagsorden. Tilstede var teknik- og miljøborgmester Bo Asmus Kjeldgaard. For RBT deltog Kjeld A. Larsen.

Velo-city konferencen blev afholdt 22.-25. juni 2010 i Øksnehallen. De to hovedstadskommuner København og Frederiksberg var værter for arrangementet. RBT, som ikke har ressourcer til at betale et deltagergebyr på 250 Euro for at deltage i hele conferenceforløbet, indgik i en dialog med projektleder Marie Kåstrup om rimeligheden i, at græsrodsorganisationer udelukkes fra deltagelse på grund af det høje deltagergebyr. RBT blev inviteret med til at bidrage til arrangementet "Meet the Danes" den 24. juni, hvor en lang række organisationer, i alt 69, fik lejlighed til at præsentere cykelprojekter. Rådet, som valgte at fremlægge hovedtankerne i Trafikværkstedets Københavnvision, deltog med Kjeld A. Larsen og Lasse Schelde, Trafikværkstedet. Begge deltog i den efterfølgende cykelparade gennem Frederiksberg og Københavns kommuner.

Umiddelbart inden åbningen af Velo-city Global havde RBT og deltagere i Trafikværkstedet lejlighed til at lave en sammenkomst med trafikforsker John Whitelegg, som var inviteret til konferencens åbning som en af hovedtalerne.

Deltagelse i konferencen Bæredygtig citylogistik

EcoMobility, som bl.a. er finansieret af EUs Europæiske Regionale Udviklingsfond, arrangerede den 30. november 2010 på CBS "Sustainable City Logistics Conference". Temaet var bæredygtig citylogistik på godsområdet med en række interessante oplæg baseret på udenlandske erfaringer, bl.a. fra Lund og Malmö.

Specielt inviteret gæst var Dr. Stane Bozicnik fra Maribor Universitet i Slovenien, som med sit oplæg "Rail Freight for Urban Logistics: Dream or Reality?" satte fokus på løsning af godstransportopgaver i byen via det eksisterende jernbanenet. Et oplæg fra Allan Larsen fra DTU viste, at vi i Danmark har viden om citylogistiske løsninger i udlandet. Fra Københavns Kommune deltog Tanja Provstgaard med et oplæg om et planlagt pilotprojekt for citylogistik i København, et projekt som har store problemer med at komme ud over rampen. Fra RBT deltog Ole Iskov og Kjeld A. Larsen. Ole Iskov har siden hen holdt kontakt med Stane Bozicnik.

Interview af Katherine Ball fra Solutions Revolution

Udvekslingsstuderende Katherine Ball fra Minneapolis i USA og medlem af klimaorganisationen Solutions Revolution er i gang med at udforme et katalog om bæredygtighed og anmodede i den forbindelse om et interview om bæredygtig transport med RBTs formand. Interviewet, som fandt sted den 2. marts 2011, tog udgangspunkt i RBTs årsberetning 2009, som Katherine havde sat sig ind i ved hjælp af Googles oversættelsestjeneste. Det bliver interessant at vedligeholde kontakten med den driftige klimaaktivist.

Statslige/nationale niveau

Begivenheder:

Ny transportminister og omlægninger i Transportministeriet

I forbindelse med ministerrokaden 23. februar 2010 blev den konservative Lars Barfoed afløst af Venstres Hans Christian Schmidt, den tidligere diskrediterede miljøminister. En af den ny transportministers handlinger har været en strukturændring i ministeriet: pr. 15. april blev Trafikstyrelsen og Færdselsstyrelsen lagt sammen under bibeholdelse af navnet Trafikstyrelsen, og Banedanmark er blevet til en statsvirksomhed under Transportministeriet

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.

Transportministeriets Redegørelse om kollektiv trafik

"Redegørelse om kollektiv trafik" fremsat april 2010 af transportminister Hans Chr. Schmidt er en sober ministeriel statusrapport om den kollektive trafik med udpegning af de væsentligste udfordringer og visioner. Rapporten skal ses i forlængelse af aftalen om "En grøn Transportpolitik" fra 29. januar 2009, ifølge hvilken den kollektive trafik skal opprioriteres. Redegørelsen rummer følgende overraskende erkendelse om letbaner, som RBT i den grad kan tilslutte sig: "Erfaringer fra letbaneprojekter i de senere år i hele Europa viser, at der kan ske stigninger på mellem 25 pct. og 40 pct. i antallet af rejsende med kollektiv trafik, når traditionel busdrift erstattes af skinnebåren trafik".

De opridsede udfordringer og visioner er følgende: Trafiksystemet skal være sammenhængende, samarbejdet mellem de mange trafikselskaber skal forbedres, trafikinformationen skal forbedres, brugervenlige billettyper skal fremmes, og den kollektive trafik skal være miljøvenlig. Så mangler vi blot at se handling bag de skitserede intentioner.

Bedre mobilitet, Aftale om udmøntning af transportpuljer og midler til forundersøgelse af nye projekter

Den 26. november 2010 offentliggjordes "**Aftale mellem regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om: Bedre mobilitet**", en opfølgning på aftalen om "En grøn Transportpolitik" fra 29. januar 2009. Med aftalen udmøntes midler i transportpuljerne for 1,3 mia. kr. Første punkt i aftalen omfatter udmøntning af i alt 175,9 mio. kr. i cykelpuljen, hovedparten

til medfinansiering af kommunale cykelbyprojekter. Andre puljer vedrører stationsmoderniseringer, bedre fremkommelighed for busser, fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og i Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet, til fremme af godstrafik på jernbane, en havnepakke og sidst, men ikke mindst, til udbygning af veje, herunder udbygning af Motorring 4 fra Tåstrup til Frederikssundsmotorvejen, til VVM-undersøgelse af ny motorvej på strækningen Holstebro-Herning og til analyse af ny fjordforbindelse ved Frederikssund. Det er glædeligt, at der nu er afsat i alt 1,5 mia. statslige midler til en højklasset kollektiv trafikløsning i Ring 3-korridoren, hvilket peger på en vilje til at satse på en letbaneløsning.

Rapporter om transportens eksterne omkostninger

I løbet af 2010 udkom flere rapporter om de eksterne omkostninger forbundet med trafik, herunder støj og partikelforurening.

Evaluering af regeringens vejstøjsstrategi fra Rambøll

Miljøstyrelsen udsendte i april 2010 "**Evaluering af vejstøjsstrategi, hovedrapport**", som "Arbejdsrapport fra Miljøstyrelsen Nr. 1 2010", forfattet af Allan Jensen, Rambøll. Rapporten tager udgangspunkt i en evaluering af de 10 initiativer i Regeringens Vejstøjsstrategi fra 2003. Fra sammenfatningen ses følgende konklusion: "På trods af statens indsats og en vis indsats i kommunerne må det imidlertid også konstateres, at antallet af støjbelastede boliger endnu ikke er faldende, og en større del af befolkningen rapporterer, at de oplever gener fra trafikstøj" Det vurderes således, at der i Danmark fortsat forekommer 800-2.200 hospitalsindlæggelser og 200-500 tilfælde af for tidlig død om året som resultat af støjgener, og at mere end hver fjerde bolig i Danmark er belastet med støj over den vejledende grænseværdi. Vedrørende støj fra elbiler er vurderingen følgende: "Motorstøjen fra moderne eldrevne personbiler er op mod 10 dB lavere end fra traditionelle biler, men allerede ved hastigheder over ca. 30 km/t begynder støjen fra dæk og vejbane at have betydning, og ved hastigheder over ca. 35 km/t er denne støj dominerende. Ved hastigheder over ca. 40 km/t vil el-biler i jævn trafik derfor alt andet lige give anledning til stort set samme støj som andre biler." Udgangspunktet for rapporten er tillige, at de større byer i EU er ansvarlige for at fremlægge støjhandlingsplaner, hvori myndighederne skal fremføre en strategi for, hvordan EU's vejledende grænseværdier for støj kan overholdes.

Transportministeriets rapport Værdisætning af transportens eksterne omkostninger

Rapporten "**Værdisætning af transportens eksterne omkostninger**" fra juni 2010, som blev udarbejdet af COWI, havde bl.a. til opgave at foretage en værdisætning af dødsfald som følge af trafikuheld og som følge af luftforurening og støj. Den anvendte værdi for et statistisk liv som følge af trafikuheld blev fastsat til 15 mio. kr. i 2007-priser, mens den anvendte værdi af tabte leveår som følge af luftforurening og støj blev ansat fra 450.000-900.000 kr. i 2007-priser, alt efter om det drejer sig om kroniske (efter en latensperiode) eller akutte effekter. Via en ny metode beregnes de samlede omkostninger ved vejstøj til at ligge i intervallet 480 til 3.900 mio. kr. med et centralt estimat på 1.750 mio. kr. pr. år.

RBTs repræsentant i Indre By Lokaludvalg, Kjeld A. Larsen, bidrog til udarbejdelse af et høringssvar til **Københavns Kommunes Støjhandlingsplan 2013** og til afholdelse af en politikerhøring om kommunens støjhandlingsplan november 2010.

Lobbyarbejdet for etablering af Kattegatforbindelse

En Kattegatkomite er etableret for at fremme interessevaretagelsen for etablering af en Kattegatforbindelse. I Nyhedsmail nr. 4 fra november 2010 var hovedoverskriften, at en "Kattegatbro vil styrke Nordjylland". Det meddeltes således, at regionsrådsformand i Region Nordjylland, Ulla Astman (S), er indtrådt i Kattegatkomiteens formandskab. Torsdag den 7. oktober 2010 var der møde i Transportministeriet mellem transportministeren og en lang række af Kattegatkomiteens medlemmer med formanden Jens Kampmann i spidsen, ledsaget af regionsrådsformand Bent Hansen, Region Midtjylland, formand for KKR Midtjylland Anders G. Christensen, borgmester Søren Kjærsgaard, Holbæk kommune, og borgmester Nicolai Wammen, Århus Kommune. I sandhed en stærkt bemanded lobbykomite.

"Lokalbanerne til debat"

Bibeholdelse af lokalbaner og reaktivering af nedlagte jernbanestrækninger har været et stærkt omdiskuteret tema gennem 2010 og 2011. Titlen "Lokalbanerne til debat" stammer fra en artikel af Gunnar Lomborg fra Dansk Jernbaneforbunds tidsskrift Jernbane Tidende Nr. 3, maj 2010. Dansk Jernbaneforbund og RBT er blevet alliancepartnere i den seje kamp for at sikre og udbygge de lokale jernbaner i Danmark, herunder sikring af Vestbanen, som blev en sejr for tilhængerne af opretholdelsen af banen – se senere.

IC4 på vej ud af gemmerne

En artikel af Gunnar Lomborg "IC4 på vej ud af gemmerne" i Jernbane Tidende Nr. 4, juli 2010, illustrerer de langvarige problemer med at få de indkøbte dieseldrevne tog fra italienske AnsaldoBreda på danske skinner og understreger samtidig den fejlslagne politik med fortsat at udskyde eldrevne togdrift i Danmark.

DSB's direktør Søren Eriksen fyres

DSB's bestyrelse fyrede den 17. marts 2011 direktøren for DSB Søren Eriksen. Baggrunden var Rigsrevisionens kritik af DSB for at have støttet sit underskudsramte datterselskab DSBFirst med driftsmidler. Begivenheden blev omtalt af journalist Ulrik Andersen i artiklen "Sådan tryllede DSBFirst et overskud frem" i Ingeniøren den 18. marts 2011.

DSB's bestyrelsesformand Mogens Granborg meddelte over for offentligheden, at en enig bestyrelse havde valgt at fyre Søren Eriksen. I virkelighedens verden var medarbejderrepræsentanterne ikke inviteret med til mødet i Transportministeriet, hvor beslutningen blev taget. Det fik forbundsformand for Dansk Jernbaneforbund Ulrik Salmonsens, medarbejdervalgt repræsentant i DSB's bestyrelse, til at fare frem med en kritik af forløbet, men samtidig tage Søren Eriksens ledelsesresultater i forsvar i en artikel "Søren Eriksen fyret – Hva' nu DSB?" i Jernbane Tidende Nr. 2/april 2011: "Søren Eriksen har gjort virksomheden mere moderne, mere kommerciel og mere international, hvilket de tidligere trafikministre har støttet, men tilsyneladende ikke Hans Christian Schmidt". Hm!

Den 26. april måtte Mogens Granborg forlade posten som bestyrelsesformand for DSB – af helbredsmæssige årsager, lød forklaringen. Hvem bliver mon den næste til at falde?

Energistyrelsen: Danmarks Energifremskrivning, Notat fra april 2010

Basisfremskrivningen, som løber frem til 2020, er en årlig opdatering af Danmarks energiforbrug og udledning af drivhusgasser. Transportsektorens energiforbrug udgør ca. 1/3 af det endelige energiforbrug og består næsten udelukkende af fossile brændsler. Samlet set forventes efterspørgslen af transportenergi at vokse med ca. 0,8 % årligt i perioden 2009-2025, for vejtransport med 0,6 % og for indenrigs luftfart med knap 2 % per år. I de seneste 10 år er forbruget af transportenergi steget 1,1 % om året, dvs. at der i modsætning til de øvrige dele af energiforbruget ikke er sket en afkobling mellem økonomisk vækst og transportens energiforbrug. Årsagerne til den fremskrevne mere afdæmpede stigning i transportens energiforbrug bygger på en forventning om større og hurtigere udvikling i personbilernes energieffektivitet og en lavere stigningstakt i trafikarbejdet generelt. Den store usikkerhed omkring trafikarbejdets fremtidige omfang og udviklingen af bilernes energieffektivitet har som konsekvens, at Energistyrelsen udarbejder to alternative forløb, betegnet højt og lavt forbrug. Interessant nok betegnes begge disse alternativer som sandsynlige basisforløb. Prognosearbejdet afspejler tydeligt, at der på transportområdet mangler politisk styring.

NOAH's Energihandlingsplan 2050

I "NOAH's energihandlingsplan 2050, Vejen til et Danmark uden fossile brændsler", som blev udsendt maj 2010, opstilles tre scenarier: et grundscenarie, et stabiliseringsscenario og et bæredygtighedsscenario. Transportsystemet indgår meget kortfattet i de tre scenarier, og i det afsluttende afsnit Klimalov indgår en handlingsplan for omlægning af transportsektoren til vedvarende energikilder og afskaffelse af fossile brændsler (s. 99-101).

CONCITOs Annual Climate Outlook 2010

I CONCITOs "Annual Climate Outlook 2010, Hovedrapport" fra maj 2010 indgår et omfattende kapitel 9 om transportsektoren (s. 131-167). Rapporten omfatter en gennemgang af transportudviklingen i Danmark fra 1990/2000-2008, herunder transportens udledning af drivhusgasser, en række scenarier for udviklingen i efterspørgslen af persontransport i Danmark 2010-2020/2030 og opstiller til sidst seks mulige indsatsområder for de kommende år, såfremt målet er en væsentlig reduktion af udledningen af drivhusgasser i overensstemmelse med videnskabelige anbefalinger: antal og kørsel med varevogne skal under kontrol, kørselsafgifter for tunge køretøjer, kørselsafgifter for personbiler, fremme af de mest miljøvenlige konventionelle biler, satsning på elbiler og elhybrider og fremme af bæredygtig kollektiv transport.

Københavneres, herunder cyklisters, inhalering af partikelfyldt storbyluft

I juni måned 2010 foregik en debat i medierne og internt i grønne organisationer om omfanget af de ultrafine partikler i storbyluften og deres farlighed for bl.a. cyklister. Debatten startede med en artikel af Jonathan Leake "Cyklister inhalerer mest i den partikelfyldte storbyluft", Politiken 6. juni, en artikel, som var baseret på en belgisk forskningsgruppes artikel. "Exposure to particulate matter in traffic: comparison of cyclists and car passengers" fra tidsskriftet Atmospheric Environment Nr. 44 2010.

I en artikel af Christian Østergaard: "Ultrafine partikler giver københavnernes blodpropper i hjernen" i Ingeniøren 14. juni 2010 refereres til en forskergruppes nypublicerede artikel i European Heart Journal. De ultrafine partikler fra diesebilernes udstødning er den store skadevolder hvad angår københavnernes helbredssituation. Forskergruppen omfatter i alt seks forskere fra DMU, DTU, Frederiksberg Hospital, Kræftens Bekæmpelse og Institut for Folkesundhedsvidenskab, KU, sidstnævnte ved Steffen Loft.

Målet for trafikdræbte på under 200 om året i 2012 kan ikke nås

I en artikel af Nicolai Østergaard "Politikerne må æde deres ord om færre end 200 trafikdræbte" i Ingeniøren den 1. september 2010 citeres formanden for Havarikommissionen for Vejtrafikulykker Sven Krarup Nielsen: "Med en placering som nr. 19 på listen over de mest trafiksikre lande ligger Danmark solidt placeret i 2. division, når det gælder indsatsen mod trafikdrab. Og de hidtidige trafikpolitiske initiativer er ikke virkningsfulde nok til at få os op i 1. division inden for de næste par år". Tallene over trafikdræbte bygger på rapporten "Trend in the Transport Sector" udgivet af International Transport Forum og OECD. I 2009 trafikdræbtes 307, det næstlaveste siden 1945. Sven Krarup Nielsen inddeler de nødvendige værktøjer for at bringe tallet af trafikdræbte under 200 i 2012 i fire hovedgrupper: mod for høj hastighed, mod spritkørsel, mod uopmærksomhed og mod manglende selebrug.

Vi kører længere til arbejde

I en artikel af Iver Houmark Andersen med overskriften "Vi kører længere til arbejde" i Ugebrevet A4 den 6. september påpeges, at lønmodtagerne tilbagelægger stadig længere distancer mellem hjem og arbejde. Baseret på nye tal fra Danmarks Statistik fremgår det, at den gennemsnitlige pendlingsafstand er steget fra 34,2 km i 2003 til 38,2 km i 2009. Repræsentanter for arbejdsgivere, fagforbund og regeringspartier glæder sig i fællesskab over, hvad de betegner som arbejdskraftens større mobilitet. Samtidig udtrykker erhvervslivsrepræsentanterne skepsis over for regeringens bebudede plan om at reducere kørselsfradraget fra og med 2012 og frem til 2019.

Regeringsbeslutning om bygning af motorvej mellem Holstebro og Herning

Under overskriften "Infrastruktur – en central forudsætning for vækst og udvikling" begrundede Transportministeriet i sin meddelelse 9. september 2010 regeringens beslutning om at investere i infrastruktur i det såkaldte udkantsdanmark i form af en ny motorvej mellem Holstebro og Herning. Beslutningen er en panikreaktion fra regeringspartiernes side for at stoppe vælgerflugten fra de to partier i det midt- og vestjyske område og dermed en tilbagevenden til den usaglige "noget-for-noget" politik.

Energistyrelsen: Energistatistik 2009

I sin årlige rapport Energistatistik 2009 fra september 2010 opridses og kommenteres udviklingen i energiforbruget og udledning af drivhusgasser i 2009. Den økonomiske krise bevirker fortsat et fald i transportens energiforbrug i 2009 sammenlignet med 2008, til persontransporten med 3,5 % og til godstransporten med 10,2 %. Sammenlignes 2009 med basisåret 1990 er energiforbruget til persontransport vokset med 22,5 %, mens energiforbruget til godstransport er vokset med 23,7 %. Med en andel på 31,3 % af de samlede CO₂-emissioner ved slutforbrug af energi er transporten den største bidragsydende sektor til klimaproblematikken. I 2009 faldt CO₂-udslippet fra transporten med 5,6 %. Mens CO₂-emissionerne fra produktionserhverv, husholdninger og handels- og serviceerhverv har været støt faldende siden basisåret 1990, så er de samlede emissioner fra transporten steget 22,6 % fra 1990 til 2009.

Klimakommissionens rapport: "Grøn energi – vejen mod et dansk energisystem uden fossile brændsler"

Endelig fremlagdes 28. september 2010 den længe ventede rapport fra den af regeringen nedsatte Klimakommission med Katherine Richardson som formand. Set med Rådets øjne er anbefalingerne mod en fossilfri transport i rapportens kapitel 9 om transport en katastrofe, som RBT påtalte dels i et notat fra den 1. oktober og dels i en kronik i Information den 13. oktober 2010.

Dansk Jernbaneforbund: Fremtidens danske jernbane

I oktober 2010 blandede Dansk Jernbaneforbund sig i debatten om jernbanens fremtid i Danmark ved udsendelsen af "Fremtidens danske jernbane, Dansk Jernbaneforbunds trafikpolitiske oplæg". Oplæggets hovedtræk blev fremlagt i forbundets tidsskrift Jernbane Tidende Nr. 6 2010. Vigtige målsætninger for Dansk Jernbaneforbund er en stabil jernbanetransport, sammenhængende offentlig transport, prioritering af lokalbaner og letbaner, elektrificering af jernbanen og flytning af gods fra vej til bane. Dansk Jernbaneforbunds trafikpolitiske oplæg blev støttet af RBT i en pressemeddelelse – se senere.

Ekspertes: Frustrerende at dansk roadpricing afgøres af Holland

I Jyllands-Posten den 2. december 2010 fastslog den daværende skatteminister Troels Lund Poulsen, at regeringen ikke agter at arbejde videre med indførelsen af gps-baserede kørselsafgifter, fordi et lignende projekt i Holland er blevet aflyst, og fordi regeringen ikke ønsker, at Danmark skal opbygge og implementere systemet alene. Regeringen introducerede gps-baserede kørselsafgifter som nøgleelement i sin såkaldte grønne transportplan fra december 2008, hvor tidshorisonten for afgifternes realisering blev sat til 2015. Med overskriften "Ekspertes: Frustrerende at dansk roadpricing afgøres i Holland" bragte journalist Nicolas Østergaard i Ingeniøren den 2. december 2010 en række kommentarer fra eksperter, som finder regeringens beslutning perspektivløs, herunder fra Svend Tøfting, formand for interesseorganisationen ITS-Danmark og Harry Lahrmann, trafikforsker ved Aalborg Universitet.

Transportens dag 2010 og 2011

Ingen invitation i 2010

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. RBT var blandt de inviterede organisationer. Den ny transportminister Hans Christian Schmidt fortsatte den etablerede tradition og inviterede til Transportens dag 2010 med temaet: "Perspektiver for fremtidens internationale transport", som blev afholdt den 30. september 2010 i Fredericia Messecenter. Men denne gang undlod ministeren at invitere RBT. RBTs formand henvendte sig til transportministeren for at fortælle, at RBT som en ivrig aktør på transportområdet meget gerne vil inviteres med til "Transportens dag" i de kommende år.

RBT fik endelig den 15. december 2010 svar fra Hans Chr. Schmidt på vor henvendelse, hvori ministeren påpeger: "Der er ikke fastsat en deltagerkreds til Transportens dag - det vurderes fra år til år, hvilke interessenter inden for transportbranchen, der bør inviteres ud fra det valgte tema for debatdagen". Ministeren slutter sin henvendelse således: "Men jeg er naturligvis opmærksom på, at I er en vigtig aktør på transportområdet, særligt når det gælder bæredygtig og kollektiv trafik".

Invitation i 2011

Den 3. marts 2011 fik RBTs formand tilsendt en invitation til deltagelse i Transportens dag 2011, som fik titlen "Statuskonference for de strategiske analyser: de langsigtede prioriteringer". Konferencen blev afholdt den 2. maj i Ledernes konferencecenter i Odense. For RBT deltog RBTs næstformand Leif Kajberg.

Udgivelse af tre klimarapporter med udgangspunkt i begrebet globalt fodaftryk CONCITO rapport "Forbrugerens klimapåvirkning"

CONCITO udsendte den 18. december 2010 rapporten "**Forbrugerens klimapåvirkning**" forfattet af CONCITO's videnschef Torben Chrintz. Traditionelt bliver den enkelte borgers udslip af drivhusgasser opgjort med udgangspunkt i det nationale udslip af drivhusgasser, og for en dansker bliver det angivet til 12-13 ton CO₂ ækvivalenter per år. Rapportens betydning består i, at forfatteren har udviklet en model til beregning af det globale drivhusgasudslip, som en dansker har gennem sit forbrug, idet mange af de varer og ydelser, som en dansker køber, er produceret i andre lande, og dermed medfører et udslip i disse lande. Resultatet af den alternative beregningsmetode viser, at udslippet af drivhusgasser fra hver dansker er ca. 19 ton CO₂ ækvivalenter per år. Blandt regneeksemplerne indgår eksempelvis bilproduktion og kødproduktion. Sammenhængen mellem forbrugsmønstret og drivhusgasudslippet illustreres ved kortlægning af fire konkrete familier, hvor udslippet per familiemedlem varierer fra knap 13 ton til over 33 ton CO₂ ækvivalenter per år. I regneeksemplerne indgår transportvanerne med stor vægt, specielt oversøiske flyrejser.

NIRAS rapport "Klimafodaftryk" for Region Hovedstaden

Region Hovedstaden udgav den 27. januar 2011 rapporten "**Klimafodaftryk fra borgere og virksomheder i Region Hovedstaden**". Analysen, som er udført af NIRAS, kortlægger den påvirkning, som borgere og virksomheder i Region Hovedstaden og i fire pilotkommuner (Allerød, Ballerup, Bornholm og Frederiksberg) har på det globale klima. Klimakortlægningen viste, at en gennemsnitsborger i Region Hovedstaden udleder ca. 19,3 ton CO₂ årligt, hvilket er ca. 17 ton mere end det Internationale Klimapanel (IPPC) anbefaler, at den gennemsnitlige verdensborger må udlede i 2050, såfremt den globale temperaturstigning skal holdes under 2° C. Af de ca. 19,3 ton kommer 4,8 ton fra transport og rejser, dvs. 25 % af gennemsnitsborgerens totale fodaftryk. Det konstateres, at der kan ske store reduktioner i den enkelte borgers CO₂-udledning ved generelt at undgå flyrejser, spise mindre kød og købe serviceydelser frem for materielle goder, og NIRAS anbefaler, at kommunerne anvender IPPCs 2050 mål om et maksimalt klimafodaftryk på 2 ton per indbygger som målsætning for det fremadrettede klimaarbejde.

"Growth in emission transfers via international trade from 1990 to 2008"

I april 2011 udgav forskerne Glen Peters, Jan C. Minx, Christopher L. Weber og Ottmar Edenhofer ved Center for International Climate and Environmental Research i Oslo en forskningsrapport om CO₂-udslip for lande og regioner af lande, baseret på beregninger ud fra borgernes forbrug, dvs. fodaftryksmetoden, frem for produktion inden for de pågældende landes og regioners territorium. Forskningsresultaterne blev fremlagt i en artikel med titlen "**Growth in emission transfers via international trade from 1990 to 2008**" i tidsskriftet Proceedings of National Academy of Sciences 19. april 2011. Hovedkonklusionen er, at en stadig stigende andel af det globale CO₂-udslip kommer fra den industrielle produktion, som udflyttes fra i-landene til udviklingslandene, og at dette udslip flyttes tilbage i form af importerede varer til forbrugerne i i-landene. Det beregnes således, at fra 1990 til 2008 steg CO₂-udslippet fra produktionen af eksporterede produkter med 4,3 % om året, sammenlignet med væksten i det totale globale CO₂-udslip på 2 % om året. For Danmarks vedkommende viser beregningerne, at det samlede CO₂-udslip 1990-2008 beregnet ud fra borgernes forbrug steg med 2,8 Mt CO₂, sammenlignet med et fald på 7,9 Mt CO₂ beregnet ud fra den traditionelt anvendte metode med udgangspunkt i den territorielle produktion.

Deutsche Bahn har købt Arriva – Hvad nu?

Med ovenstående overskrift skrev informationsmedarbejder Carsten Jokumsen en artikel i Jernbane Tidende Nr. 1, januar 2011. Den ledsagende underrubrik signalerede utilfredsheden med, hvor lidt information medarbejderne på danske arbejdspladser får omkring afgørende dispositioner: "Forbundets medlemmer i Arriva blev købt af Deutsche Bahn i 2010 som en del af den internationale transportgigants overtagelse af

Arriva. Som den slags nu engang foregår, så skete handelen og diskussionerne langt væk fra de berørte danske medarbejdere, og heller ikke bagefter har der været megen information at finde”.

Regeringens ”Energistrategi 2050 – fra kul, olie og gas til grøn energi”

I februar 2011 udsendte regeringen endelig sin længe ventede energiplan ”**Energistrategi 2050**”, regeringens energiudspil som svar på Klimakommissionens rapport fra september 2010. På transportområdet varsles ingen nævneværdig indsats, idet anstrengelserne for en drivhusgasreduktion overlades til markedet og til EU-regulering. Hvad angår målet for uafhængighed af fossile brændsler på transportområdet står følgende: ”For så vidt angår transportsektoren er målet også en VE-baseret transportsektor, men her er vi afhængig af den internationale teknologiudvikling og er derfor nødt til at tilpasse ambitionsniveauet til de fremtidige teknologiske og økonomiske realiteter”. Strategien peger på seks ganske utilstrækkelige indsatsområder for at bevæge sig mod målet om fossilfri transport, herunder ”Sikre krav om at indfase iblanding af 10 pct. biobrændstoffer i 2020”, ”I EU arbejde for mere dækkende bæredygtighedskrav for 1. generations biobrændstoffer, samt for mulighed for prioritering af 2. generations biobrændstoffer” og ”Etablere en pulje på 25 mio. kr. til statslig medfinansiering til at understøtte udrulningen af ladestanderne til elbiler med det formål at kickstarte en udvikling på området samt indrette en hensigtsmæssig regulering heraf”. Men det skal tilføjes, at den uambitiøse indsats på transportområdet ligger helt i tråd med Klimakommissionens anbefalinger på transportområdet. Offentliggørelsen af regeringens energistrategi affødte en kommentar fra RBTs formand i form af læserindlæg i Information – se nedenfor.

Dansk Industri debatoplæg ”Fremtidens mobilitet og transport – Vision 2050 er vejen til vækst”

Marts 2011 udsendte Dansk Industri under store fanfarer et 48 siders stort debatoplæg ”**Fremtidens mobilitet og transport – Vision 2050 er vejen til vækst**” med forord af adm. direktør Karsten Dybvad. Oplægget blev fyldigt omtalt i pressen. Et fokus i presseomtalen var pointeringen af spildtid og samfundsøkonomisk tab som resultat af utilstrækkelig infrastruktur og dermed utilstrækkelig mobilitet, eksempelvis fremhævet i en underrubrik af journalist Mikael Hansen i transportnyhederne.dk den 10. marts 2011: ”Ny analyse og vision fra DI for Danmarks infrastruktur i 2015 viser, at der dagligt spildes 250.000 timer i trafikken. Det koster årligt samfundet 13 mia. kr. En vej til mere vækst går derfor gennem bedre infrastruktur og øget mobilitet”. Et andet fokus i presseomtalen blev lagt på den af DI fremførte synsvinkel, at placeringen af nye motorveje bidrager til at skabe ny lokal vækst, eksempelvis fremhævet af journalist Ulrik Andersen i en artikel den 10. marts i Ingeniøren: ”DI: Vækstpotentiale skal bestemme placeringen af nye motorveje”. I oplægget peger DI på, at i byerne skal den kollektive transport og cyklerne bidrage til reducere trængslen, men visionens hovedfokus ligger på lobbyisme for etablering af ”Det dobbelte H”, dvs. både en ny nord-syd motorvejsforbindelse gennem Jylland og en ny øst-vestforbindelse mellem Sjælland og Jylland, eksempelvis en fast Kattegatforbindelse, helt i forlængelse af Dansk Vejforenings udspil om fremtidens danske motorveje fra juli 2009. Til brug for hurtig orientering udarbejdede Kjeld A. Larsen et kort referat af DI-oplæggets hovedindhold.

Trafikstyrelsens rapport ”Forbindelser mellem Vest- og Østdanmark”

Marts 2011 udgav Trafikstyrelsen rapporten ”**Forbindelser mellem Vest- og Østdanmark, Screening af linjeføringer for timemodellen og banebetjening af Østjylland**”, hvori linjeføring og skønnede anlægspriser for de tre alternativer for én times togkørsel mellem Danmarks fire største byer opridses. Den billigste løsning er Lillebælt – Vejle Fjord alternativet, som omfatter en tre km lang bro over Vejle Fjord, et par korte nye baner og opgraderinger af eksisterende linjer, til et samlet anlægsoverslag på ca. 21 mia. kr. Den næstbilligste løsning, Odense - Horsens linjeføringsalternativet, indebærer en ca. 17 km lang broforbindelse mellem Bogense-området og en lokalitet vest for Juelsminde tillige med en ny ca. 67 km lang bane fra Odense til Horsens, til et samlet anlægsoverslag på ca. 37 mia. kr., såfremt løsningen bliver en ren baneforbindelse. Endelig er Kattegat linjeføringsalternativet, som omfatter en ny ca. 140 km lang bane mellem Roskilde og Århus via en ny fast Kattegatforbindelse over Samsø, med et skønnet anlægsoverslag på godt 100 mia. kr. langt den dyreste løsning. Det sidste løsningsforslag vil betyde en ændring af det oprindelige én times koncept, idet rejsetiden mellem København og Århus vil komme helt ned på omkring én

time, men til gengæld kobles både Odense og Trekantområdet fra udviklingen. Den endelige beslutning om, hvilken rute der skal sikre timemodellen, kommer sandsynligvis først i 2013.

Rejsekortet endnu engang

En række overskrifter i april 2011 ramte ned i skandalen om ibrugtagningen af det længe ventede, forsinkede og fordyrede rejsekort, eksempelvis af Magnus Bredsdorff i Ingeniøren:

"Chokregning: Rejsekort har brug for 668 millioner kroner", den 6. april, med følgende underrubrik: "Forsinkelser og en dyrere organisation betyder, at selskabet bag de elektroniske bus- og togbilletter får brug for næsten to tredjedel milliard kroner frem til 2014. Det er næsten en fordobling af regningen for rejsekortet" og

"Nyt slag mod rejsekort: Fyn og Midtjylland står over", den 7. april, med følgende underrubrik: "Danskernes elektroniske bus- og togbilletter kommer ikke til at virke i hele landet næste år, sådan som transportministeren havde håbet. Både Midttrafik og Fynbus siger foreløbig nej tak til rejsekortet" og

Ulykkelig politiker: Vi kan ikke bremse rejsekortet" den 7. april, med følgende underrubrik: "Transportministeren har et problem med at forklare den seneste regning til rejsekortet, mener SF. Men projektet har kørt så længe, at det ikke kan stoppes, vurderer partiets trafikordfører", dvs. Anne Bastrup.

Rådets handlinger:

Deltagelse i debatmødet "Hvordan skal Danmark blive 100 % forsynet med vedvarende energi"

Debatmødet, som fandt sted torsdag d. 15. april 2011 i Gimle-salen på Frederiksberg, var sat i værk af de fire arrangører Klimabevægelsen i Danmark, Energy Crossroads, OVE og CONCITO for at få sat fokus på strategier mod et fossilfrit Danmark. De fem oplægsholdere Gunnar Boye Olesen fra OVE, Brian Vad Mathiesen fra IDA, Poul Erik Morthorst fra RISØ-DTU, Knud Pedersen fra DONG Energy og Martin Lidgaard fra CONCITO tog udgangspunkt i de respektive organisationers egne klimastrategier. Mødet afsluttedes med en plenum politikerdebat omfattende Per Clausen fra EL, Per Dalgaard fra DF og Margrethe Vestager fra R. På mødet deltog Kjeld A. Larsen for RBT.

Deltagelse i Transportministeriets gå-hjem-møde "Energiforbrug og CO₂-beregning i trafikken"

På gå-hjem-mødet, som fandt sted mandag d. 19. april 2010 i Det Færøske Pakhus i Transportministeriet, præsenteredes **TEMA 2010**, Transportministeriets nye beregningsværktøj for emissioner fra transporten, via to oplæg, først ved kontorchef Tine Lund Jensen fra Transportministeriet, dernæst Jørgen Jordal-Jørgensen fra COWI, som har været konsulent på projektet. Ud fra oplysninger om transportmiddel, rute og afstand kan beregningsprogrammet udregne energiforbrug og emissioner. For RBT deltog Kjeld A. Larsen. TEMA 2010 er sandsynligvis et nyttigt beregningsredskab, som er meget lidt kendt i omverdenen.

Åbent brev til Folketingets partier om at halvere taksten i den kollektive trafik

I det åbne brev, som blev trykt i Vedvarende Energi & Miljø Nr. 2/2010, april/maj, opfordrede RBT ved Ivan Lund Pedersen Folketingets partier til at halvere taksterne i den kollektive trafik og udvide servicen massivt. Baggrunden er misforholdet mellem udviklingen i benzinpriser og takster i den kollektive trafik: "I stedet for den nuværende benzinpris (12. februar 2010) på ca. 10,74 kr. skulle prisen i stedet for være på 36 kr., såfremt Folketinget havde justeret benzinafgiften med samme prisstigning fra 1980 til 2010 som et gult klippekort".

Deltagelse i seminar 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 seminaret, som blev afholdt den 4. maj 2010 på DTU, blev det foreløbige arbejde med Landstrafikmodellen forelagt til diskussion. Udarbejdelsen af Landstrafikmodellen, som er et trafikstyringsredskab bestilt af regeringen via Transportministeriet, varetages af DTU Transport. Dagen omfattede seks præsentationer: Rammerne for Landstrafikmodellen ved kontorchef Tine Lund Jensen, TM, Anvendelse af Landstrafikmodellen, Overordnet struktur, Aktiviteter og Langsigtet efterspørgsel ved projektleder Camilla Brems, DTU-Transport, Kortsigtet

efterspørgsel ved Jeppe Reich, DTU-Transport, Rutevalg ved Otto Anker Nielsen, DTU-Transport, og Gods ved Christen Overgaard Hansen, DTU-Transport. For RBT deltog Kjeld A. Larsen. I hvilket omfang det færdige resultat vil stå mål med anstrengelserne og omkostningerne ved modelarbejdet vil tiden vise.

Indsatsen mod at omdanne nedlagte jernbaner til naturstier

Den nedlagte jernbane mellem Vojens og Haderslev

Partierne bag Folketingets trafikforlig, "En grøn transportpolitik", besluttede 29. januar 2009 at undersøge muligheden for reaktivering eller alternativt en permanent nedlæggelse af syv nedlagte jernbanestrækninger, herunder strækningen Haderslev-Vojens. Trafikstyrelsens udmelding er, at der ikke er økonomisk basis for en reaktivering, og støttes i sin tilkendegivelse af Skov- og Naturstyrelsen, som vil omdanne banestrækningen til en natursti. RBT ved Leif Kajberg og Ole Iskov er gået ind i debatten ved at støtte tilhængere af en genoplivning som veteranbane, bl.a. en tidligere skovrider og en socialdemokrat i Haderslev Byråd. Denne løsning ser ud til at lykkes.

Leif Kajberg kommenterede Skov- og Naturstyrelsens uheldige indsats i et læserindlæg: "**Skov- og naturstyrelsens ulidelige aktivisme**", som blev bragt i Jyllands-Posten 1. april 2010.

Den nedlagte jernbanestrækning Aabenraa-Rødebro

RBT ved rådsmedlem Leif Kajberg udarbejdede en skrivelse "**Jernbanestrækningen Aabenraa-Rødebro**", dateret den 18. januar 2011, til miljøminister Karen Ellemann, hvor vi protesterer mod planerne om at omdanne banestrækningen til en natursti. Banedanmark arbejder generelt for at overdrage nedlagte jernbanestrækninger til Naturstyrelsen under Miljøministeriet med henblik på etablering af naturstier, frem for at sikre en opgradering af den kollektive trafik via revitalisering af nedlagte jernbanestrækninger.

RBT modtog den 14. februar et **svarebrev** fra kontorchef Henrik Kundby Pedersen, Naturstyrelsen, som ikke forholder sig til argumentationen i rådets protest, men blot opridser gældende praksis.

Svaret fra Naturstyrelsen blev årsag til, at RBT via sin formand sendte en **ny skrivelse** til miljøminister Karen Ellemann, dateret den 4. marts, hvor vi rykker for et personligt svar fra ministeren. Et sådant er per 1. maj 2011 endnu ikke indløbet, hvorfor vi rykker på ny.

Truslen om lukning af Vestbanen og RBTs redningsindsats

RBT udsendte 19. maj 2010 en "**Pressemeddelelse: Nej til forringelse af de lokale jernbaners økonomiske eksistensgrundlag**", hvor vi slår et slag for bibeholdelse af den nødvendige statslige støtte til drift og udvikling af privatbanerne. Skytset i pressemeddelelsen rettes mod de stærke politiske kræfter med regionsrådsformand Carl Holst, Region Syddanmark, i spidsen, som ønsker at erstatte jernbanedrift med busdrift.

Dagbladet Information bragte 28. juni 2010 et debatindlæg "**Principiel sag på vestjysk jord**" af Leif Kajberg fra RBT og Maiken Roldsgaard, HHX-elev og initiativtager til Facebook-gruppen Bevaring af Vestbanen og medlem af arbejdsgruppen for Vestbanens bevaring.

Debatindlægget blev bragt dagen inden afstemningen den 28. juni i Regionsrådet for Region Syddanmark, hvor et knebent flertal sikrede bevarelsen af Vestbanen. I den anledning skrev Leif Kajberg et indlæg med titlen "**Vestbanetilhængerne vandt 1. halvleg**", som blev sat på RBT's hjemmeside 28. juni.

"Vestbanens fremtid", brev fra RBT til medlemmerne af Regionsrådet, Region Syddanmark

Dominerende kræfter i Regionsrådet arbejder fortsat for en nedlæggelse af Vestbanen, når den nuværende driftskontrakt med togoperatøren Arriva udløber medio 2012. Derfor var Vestbanens endelige skæbne atter på Regionsrådets dagsorden den 28. februar 2011. I den anledning udformede RBT ved Leif Kajberg et fire siders notat til alle regionsmedlemmerne, underskrevet af RBTs formand og afsendt 24. februar. Rådet argumenterer for, at Vestbanen bevares og endvidere udbygges til at indgå som stammen i egnens kollektive trafiksystem suppleret med fødebuslinjer bl.a. med små telebusser, og bruger bl.a. den velkendte "skinneeffekt" i argumentationen.

"Vestbanen kører videre"

Med denne lakoniske melding på Region Syddanmarks hjemmeside omtales sejren for at fortsætte togdriften på Vestbanen efter den 30. juni 2012 således: "Efter en intens og knap tre timer lang debat valgte et snævert flertal af regionsrådsmedlemmerne her til aften at fastholde tog på strækningen mellem Nr.

Nebel og Varde. Regionsrådsmødet måtte suspenderes to gange, hvor de politiske grupper var ude for at diskutere sagen. Det endte med, at Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Dansk Folkeparti stillede et samlet ændringsforslag, som kom til afstemning. Her stemte 21 (S, SF og DF) for at bevare banen, og 19 (V, C, R og L) stemte imod. Ved afstemningen manglede et medlem i den socialdemokratiske gruppe”.

”Vestbanen reddet på målstregen”

I en artikel af Gunnar Lomborg med ovenstående overskrift i Jernbane Tidende nr. 2/april 2011 gøres rede for den gruppe af ildsjæle, som har gjort en stor indsats for at sætte nyt liv i Vestbanen. Jernbane Tidende mødte hele den lokale støttegruppe i Varde et par dage efter afstemningen den 28. februar, herunder mor og datter Martine og Maiken Roldsgaard og gymnasielærer Vigand Rasmussen, som er blevet medlem hos RBT. Det nævnes tillige, at ”Støttegruppen for Vestbanen har fået støtte fra mange enkeltpersoner og organisationer som Rådet for Bæredygtig Trafik, og fra hele landet har der været opbakning”.

RBTs næstformand Leif Kajberg, som har ydet en stor indsats for at redde Vestbanen, blev som medlem af arbejdsgruppen inviteret med til Dansk Jernbaneforbunds festligholdelse af sejren med en middag den 11. april på Billum Kro, hvor forbundsformand Ulrik Salmonsens var vært.

Debat med Trafikstyrelsen vedrørende styrelsens Redegørelse om elbiler

I april 2010 udsendte Center for Grøn Transport under Trafikstyrelsen i Transportministeriet sin ”Redegørelse – elbiler og plug-in hybridbiler”. Rapporten er en redegørelse for fordele og udfordringer ved indførelse af elbiler. Da RBT er i gang med en vidensopbygning omkring elbiler, henvendte Leif Kajberg sig den 5. maj til forfatteren af redegørelsen, Niels Frees, for at få kommentarer til introduktion af elbilen i et mere kritisk perspektiv, end redegørelsen lægger op til, bl.a. ved henvisning til den tyske forsker Wolfgang Zängls perspektivering. Den 9. juni fik Leif Kajberg et venligt og udførligt svar fra Niels Frees, som lægger vægt på at fortælle, at redegørelsen alene søger at opklare faglige/tekniske misforståelser, og at man fra Trafikstyrelsen ikke indgår i en politiserende debat.

Deltagelse i Trafikstyrelsens seminar om elbiler og plug-in hybridbiler

Center for Grøn Transport under Trafikstyrelsen afholdt den 11. juni 2010 i Fællessalen på Christiansborg et seminar med titlen ”Elbiler og plug-in hybridbiler”. Seminaret, som er en opfølger på Trafikstyrelsens Elbilredegørelse, omfattede en lang række oplæg omkring tekniske og markedsmæssige aspekter ved introduktion af elbilen, herunder oplæg af transportminister Hans Chr. Schmidt: ”Regeringens elbilpolitik”, repræsentanter for bilproducenterne Renault og Opel, Ole Kveiborg, DTU: ”Brugernes transportbehov og indfasning af elbilen”, Anders Bavnghøj Hansen, Energinet.dk: ”Elbiler og elnettet” og Niels Frees, Center for Grøn Transport: ”Miljø, sikkerhed og regulering”. Fra RBT deltog Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen.

Medstifter af GNBO, nyt netværk som afløser for Klimaforum09

Som afløser for Klimaforum09 oprettedes **Græsroddernes Netværk for Bæredygtig Omstilling**, GNBO, på et stiftende møde torsdag d. 20. maj 2010. Netværkets politiske platform er deklARATIONEN fra Klimaforum. Formålet med GNBO er at skabe en bæredygtig og retfærdig omstilling af samfundet. GNBO har en flad struktur, der hviler på et netværk af selvstyrende arbejds- og emnegrupper, og samtidig fungerer GNBO som en gruppe i sig selv. RBT deltog i det stiftende møde. HansHenrik Samuelsen, RBTs sekretær, er en af frontfigurerne i GNBO, og Kjeld A. Larsen bidrager tillige til arbejdet i GNBO.

Projekt klima og beskæftigelse

En af GNBOs arbejdsgrupper har vinteren 2010 igangsat ”**Projekt klima og beskæftigelse**” med deltagelse af HansHenrik Samuelsen og Kjeld A. Larsen. Formålet med projektet er at tydeliggøre sammenhængen mellem et bedre miljø/klima og beskæftigelse og komme med anbefalinger til en ny regering om, hvordan vi omstiller til et bæredygtigt Danmark. I projektgruppen deltager bl.a. Levende Hav, Klimaforum, NOAH, Byggefagenes Samvirke, DTU/Selskab for Grøn Teknologi og RBT. Fire arbejdsgrupper arbejder med temaerne byggeri, energi, landbrug og transport, idet sidstnævnte gruppe bemannes af HansHenrik og Kjeld. Projektgruppen har afholdt møder 31. januar og 7. marts 2011.

Fælles høringsvar vedrørende ny luftkvalitetsbekendtgørelse

På initiativ af Det Økologiske Råd deltog RBT sammen med Danmarks Naturfredningsforening og Miljøpunkt Nørrebro i et fælles **Høringsvar** 21. maj 2010 vedrørende udkast til ny luftkvalitetsbekendtgørelse. De grønne organisationer udtrykte ærgrelse over, at implementeringen af direktiverne i den ny bekendtgørelse om styring af luftkvaliteten muliggør udsættelse af grænseværdien for skadelig kvælstofdioxid til 2015. I stedet for at benytte en dispensationsmulighed ønsker organisationerne ambitiøse miljøzoner i alle større danske byer.

Deltagelse i Transportministeriets konference om fremtidens jernbanestrategi

Konferencen, som fandt sted den 31. maj 2010 på Danmarks Jernbanemuseum i Odense, tog afsæt i Transportministeriets igangværende strategiudvikling med at udvikle fremtidens jernbanesektor, i forlængelse af regeringens debatoplæg "En jernbane i vækst" fra september 2009. En række aktører på jernbaneområdet var inviteret med som oplægsholdere, herunder aktører fra Sverige og Tyskland. Deltagerkredsen omfattede operatører, pendlerklubber, trafikselskaber, kunder, organisationer og politikere. Trafikforskere og NGO'er, herunder RBT, var ikke inviteret, men RBT deltog alligevel ved Leif Kajberg.

Deltagelse i TØFs TEMA arrangementer "Rundt om jernbanestrategien En Jernbane i Vækst"

Transportøkonomisk Forenings TEMA arrangementer "**Rundt om jernbanestrategien En Jernbane i Vækst**", som alle finder sted i form af formiddagsmøder hos Deloitte Business Consulting i Weidekampsgade, tager forskellige aspekter vedrørende regeringens jernbanestrategi op.

Arrangementet den 1. juni 2010 satte **fokus på jernbaneinfrastrukturens nødvendige udbygning** med oplæg ved Morten Søndergaard fra Banedanmark, Ove Dahl Kristensen fra DSB og Alex Landex fra DTU-Transport. Fra RBT deltog Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen.

Arrangementet den 22. juni satte **fokus på forretningsudvikling** for at skaffe flere kunder med oplæg ved Claus Klitholm fra DSB, Thomas Øster fra Arriva Skandinavien A/S, Hans Dahlberg fra Trafikverket i Sverige og Ole-Jan Nielsen fra NCC Roads A/S. Fra RBT deltog Kjeld A. Larsen

Forslag til præsentation vedrørende lokale jernbaner på Trafikdage på Aalborg Universitet 2010

RBTs næstformand Leif Kajberg og Vigand Rasmussen afsendte 8. juni 2010 et forslag til præsentation på Trafikdagene den 23.-24. august 2010 om "behov for at synliggøre og "rehabiliter" de lokale jernbaners bidrag til transportarbejdet" dels for at formidle viden og viderebringe inspiration til danske planlæggere og beslutningstagere og dels for at perspektivere den danske debat på lokalbanernes område". Det var første gang, at RBT kom med forslag til præsentation på Trafikdage i Aalborg, men vort gode forslag blev fravalgt.

Udfærdigelse af høringsvar "Ny godsbane til Esbjerg Havn"

RBT indsendte 14. juni 2010 et høringsvar "**Ny godsbane til Esbjerg Havn**" til Banedanmark, hvor vi byder en styrkelse af godsbanetrafikken på jernbane velkommen i form af bygning af en ny godsterminal. I høringsvaret, som er udfærdiget af rådsmedlem Ole Iskov og underskrevet af Kjeld A. Larsen, fremførtes en række konkrete kommentarer til de fremlagte løsningsforslag.

Udarbejdelse af notat vedrørende EU Transport GHG: Routes to 2050?

I Danmark blev rapporten "**EU Transport GHG: Routes to 2050? Towards the decarbonisation of the EU's transport sector by 2050**" fra juni 2010 primært omtalt – og af billobbyen direkte lagt for had – for dens forslag om at anvende hastighedsbegrænsning som et virkemiddel til reduktion af biltransportens drivhusgasudslip. I et notat fra 28. august om rapporten opsummerede Kjeld A. Larsen den store række af teknologiske og ikke-teknologiske virkemidler, som rapporten opidser og diskuterer med stor videnskabelig soberhed.

Deltagelse i Toyotas præsentationsmøde af Danmarks første plug-in hybridbil

Toyota Danmark A/S inviterede den 8. september 2010 til præsentation af Danmarks to første indregistrerede plug-in hybridbiler på Hotel Copenhagen Island, Kalvebod Brygge. Plug-in hybridbilen omtaltes som brobygger til elbilen. Mødet inkluderede oplæg fra Søren Rasmussen fra FDM, Ole Kveiborg fra DTU og René Mouritzen fra Toyota Danmark. Fra RBT deltog Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen.

"Om 11 år er Danmarks CO₂-kvote brugt"

I en artikel med ovenstående overskrift i Politiken den 16. september 2010 af rådsmedlem Karl Vogt-Nielsen argumenteres for, at ambitionerne skal skrues i vejret, såfremt målet om en stigning på blot 2 grader skal holde. Det understreges, at især transportområdets CO₂-bidrag i årtier har været tabu, og at næsten samtlige partier i Folketinget i dag støtter udbygningen af motorvejsnettet.

Deltagelse i Grønne Erhvervs Energikonference 2010

Grønne Erhverv, som er et netværk af virksomheder i København med en grøn profil, afholdt den 22. september 2010 "**Energikonference 2010 – en utraditionel og utålmodig tilgang til den danske energiudfordring**" hos Akademiet for Utæmmet Kreativitet, AFUK i Remisen på Enghavevej. Den daglange konference, som bød på utraditionel underholdning ved AFUKs artister, omfattede en lang række sprælske oplæg ved Frida Frost fra Ingeniørforeningen i Danmark, Brian Vad Mathiesen fra Aalborg Universitet, Kim Behnke fra Energinet.dk, Søren Hermansen fra Samsø Energiakademi, Jørgen G. Jørgensen fra Dansk Fjernvarme, Søren Dyck-Madsen fra Det Økologiske Råd, Göran Wilke fra Exergi.dk, Jacob A. Sterling fra Maersk Line, Finn Chabert fra Steen og Strøm, Thomas Mikkelsen fra SEAS-NVE, Christian Have fra Have Kommunikation, Marianna Lubanski fra Silicon Valley og endelig Katherine Richardson fra Klimakommissionen. En opløftende konference struttende af vilje til at komme videre. Fra RBT deltog Kjeld A. Larsen.

Deltagelse i "Konference om Elbiler og Infrastruktur"

Konferencen, som blev afholdt den 27. september 2010 i Eigtveds Pakhus, blev arrangeret af Transportens Innovationsnetværk i samarbejde med Invest in Denmark. Programmet omfattede bl.a. oplæg af Jørgen S. Christensen fra Dansk Energi, Marianne Wier fra Projekt Better Place, Lærke Flader fra Dansk Elbilalliance og Kjeld Nørregaard fra Teknologisk Institut. Understregningen af det kommercielle sigte med konferencen ses af overskrifterne til de tre afsluttende workshops: Mød leverandører af elbilen, mød infrastrukturudbydere og mød komponentudbydere. Fra RBT deltog Leif Kajberg.

Parkeringskaos på sygehusene

En række artikler i Sygeplejersken Nr. 9 2010 bragte fokus på de voksende transportproblemer omkring de danske sygehuse som resultat af centraliseringen af hospitalerne og nedlæggelsen af små sygehuse. Da de store sygehuse generelt er dårligt forsynet med kollektiv transport, fører centraliseringen til kaotiske parkeringsforhold for både ansatte og patienter. Et par citater belyser situationen: "Problemet er blevet forstærket, fordi mange små sygehuse er blevet nedlagt. Jeg har kolleger, som skal op klokken fire om morgenen, hvis de skal tage offentlig transport" og "Vi oplever, at patienter og pårørende kommer for sent til den aftalte tid i laboratoriet på grund af p-plads-problemer eller aflyser behandlingen".

Henvendelse til indenrigs- og sundhedsminister Bertel Haarder "Parkeringsproblemer ved sygehusene"

Med baggrund i artiklerne i Sygeplejersken Nr. 9 indsendte RBT ved Ole Iskov den 11. oktober 2010 en skrivelse "Parkeringsproblemer ved sygehusene", hvori vi peger på etablering af letbaner som et moderne transportmiddel til at tage toppen pendlertrafikken ved de store sygehuse i København, Århus, Odense og Ålborg. Samtidig peger RBT på, at vi ikke anser opførelse af parkeringshuse som et brugbart middel til at løse transportproblemerne. Svaret fra ministeren via sekretær Marilou Pehrson den 14. oktober 2010 var, at indenrigs- og sundhedsministeren ikke er ansvarlig for transporten til sygehusene, og man derfor har oversendt henvendelsen til Transportministeriet.

Trafikråd: Sygehus P-kaos kan afhjælpes med sporvogne

Nyhedsbrevet Synergi, som udgives af Dansk Sygeplejeråd, bragte den 13. oktober 2010 et citat fra RBTs henvendelse til Bertel Haarder om etablering af letbaner til aflastning af pendlertrafikken ved sygehuse.

I svarskrivelsen **"Parkeringsproblemer ved sygehusene"** til Ole Iskov dateret 8. november 2010 påpeger transportminister Hans Chr. Schmidt, at bedre kollektiv trafikbetjening af en række sygehuse, bl.a. Skejby sygehus og et nyt universitetshospital i Odense, er indtænkt via "Aftale om en grøn transportpolitik" af 29. januar 2009. Ministeren forholder sig ikke til forslag om radiale letbaner til sygehuse i Hovedstadsregionen.

Dansk Sygeplejeråd bragte en kommentar til transportminister Hans Chr. Schmidts svar til RBT på sin hjemmeside 26. november og i medlemsbladet Sygeplejersken den 10. december 2010 ved journalist Søren Palsbo: **"Minister: bedre kollektiv trafik afhjælper P-kaos"**.

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 %.

Deltagelse i konferencen "Region Sjælland som centrum for transport, logistik og distribution"

Region Sjælland var den 7. oktober 2010 vært for konferencen **"Region Sjælland som centrum for transport, logistik og distribution. Hvordan udnytter vi de muligheder, som Femern-forbindelsen skaber?"**, afholdt i Regionshuset i Sorø. Konferencen, som var arrangeret i samarbejde mellem Region Sjælland, Femern Belt Logistics, DI Transport og Copenhagen Capacity, omfattede oplæg ved Jens Stenbæk fra Vækstforum Sjælland, Sven Erik Hovmand fra Fonden Femern Belt Development, Jens Bjørn Andersen fra DSV, Jens Abildlund fra Køge Kommune og Lars Heller fra H. Essers Danmark og afsluttedes med tre parallelle workshops. Et gennemgående mantra blandt deltagerne i dette lobbyistforum for Femern-forbindelsen var, at vækst og motorveje hører sammen, at jernbanen betragtes som en vækstdriver, og at broen ved at binde Skandinavien og Tyskland sammen vil give regionen et strategisk løft. Mest interessant var oplægget fra Jens Bjørn Andersen, administrerende direktør i DSV, Danmarks største speditiv virksomhed, som udbyder transport- og logistikløsninger globalt, via aktiviteter inden for vejtransport, luft- og søfragt og lagerkapacitet, med hovedsæde i Brøndby og i Danmark primært baseret på private vognmænd. Han understregede, at DSV overvejer at udbygge sine aktiviteter i Landskrona frem for på Sjælland, at der fra Sverige er en "vandbro" til Tyskland med hyppige afgang, som svenske vognmænd hellere vil bruge end køre via Sjælland, hvor der skal betales broafgifter to gange, og at DSV med sit formål at tjene penge til sine aktionærer i øvrigt er ligeglade med, om gods køres på vej eller med bane. Fra RBT deltog Ole Iskov og Kjeld A. Larsen.

Deltagelse i TØF's 27. årskonference om lokal og regional kollektiv trafik

TØF's konference om kollektiv trafik 2010, som var den 27. i rækken af årskonferencer, blev afholdt 12.-13. oktober i Hotel Grand Park i Korsør. Konferencens titel **"Omstrukturering i en sparetid"** understreger dilemmaet, at nedskæringer, rationaliseringer og omstruktureringer skal foretages på et tidspunkt, hvor den kollektive trafik er udset til at tage hovedparten af de kommende års trafikvækst. Det omfattende program over to dage vekslede med oplæg og diskussioner i seminargrupper. Oplæggene var bundtet i temaer, eksempelvis temaet Trafikplaner mellem vision og praksis med oplæg om Bynet 2018 i København, X-bus i Nordjylland, Trafikplan på Fyn, Vestbanen – bane eller bus?, temaet Letbaner og BRT med oplæg om Ring3 og Letbanen i Århus og temaet Politik og busser med Ringsted og Sønderborg som eksempler. Andre temaer var Letbaner og BRT, Fremkommelighed, Rejsegaranti, IT og teknologi, Innovative trafikplaner, Jernbanetrafik, Nye salgs- og markedsføringsmetoder og Grøn transportteknologi. Så sandelig et broget kalejdoskop af temaer. Conferencegebyret sætter grænser for RBTs deltagelse. Desværre, da der er store muligheder for at netværke. For RBT deltog Ole Iskov på første dag.

TØF's årskonference blev kommenteret af Dansk Jernbaneforbund i form af en artikel af Carsten Jokumsen: Kollektiv Trafik – En status anno 2010, Jernbane Tidende Nr. 8, december 2010.

Opfølgning på Klimakommissionens rapport fra september 2010

Udarbejdelse af notat til kapitlet om transport i Klimakommissionens rapport

I notatet udarbejdet af Kjeld A. Larsen den 1. oktober opridses de begrænsninger, som Klimakommissionen har været underlagt, dels Kyoto-aftalens rammer, som betyder, at international transport ikke er inkluderet, dels at rapporten i sin tilgang tager udgangspunkt i aktiviteter inden for Danmarks grænser og ikke i danskernes forbrug, og endelig at rapporten i sin prognose for økonomisk vækst og transportens udvikling anvender Finansministeriets Konvergensprogram 08. Prognosen afspejler den traditionelle opfattelse af sammenhængen mellem økonomisk vækst og transportarbejde: ingen afkobling, tværtimod. For perioden 2008-2015 forventes en økonomisk vækst på 105 %, for godstransporten på 149 %. Klimakommissionens anbefalinger på transportområdet opridses kort i notatet:

”Kort fortalt kan Klimakommissionens anbefalinger på transportområdet formuleres i form af **to hovedspor, nemlig primært elbiler og sekundært biobrændstoffer**, dvs. en satsning primært på teknologiske ændringer. Den store overraskelse er, at kommissionen har **fravalgt at analysere alle øvrige trafikpolitiske tiltag til reduktion af transportens CO₂-udslip**: ”For fuldstændighedens skyld bør også nævnes, at overførsel af biltransport til kollektiv transport, cykel og gang kan bidrage positivt, men den mulighed har ikke været behandlet i analyserne” (s. 79), og ”Uanset at det i transportsektoren historisk har været særligt vanskeligt at ”knække kurven”, har Klimakommissionen således ikke fokuseret på tiltag, der sigter på begrænsning af transportomfanget eller overflytning af personer eller gods til mere energieffektive transportformer” (s. 269).

Kronik i Information: ”Klimakommissionen negligerer transportområdet”

I kronikken ”Klimakommissionen negligerer transportområdet” i Information den 13. oktober ved Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen tager skribenterne i deres kritik af Klimakommissionens transportafsnit udgangspunkt i de ovenfor skitserede udenlandske rapporter hen over sommeren 2010 om transport og klima for at bringe udenlandsk inspiration ind i den danske debat omkring nedbringelse af transportsektorens drivhusbidrag til klimatruslen. De nødvendige transportpolitiske satsningsområder og virkemidlerne opridses under fire overskrifter: rumlig byplanlægning, økonomiske virkemidler, adfældsændringer og teknologiske ændringer. Den fælles forståelsesramme er, at efterspørgslen på transport skal nedbringes markant i fremtidens samfund, dvs. ganske modsat den dominerende business as usual forståelsesramme. Kronikforslaget i sin oprindelige form var en del længere end det af Information accepterede og var først rundt omkring Politikens redaktionsbord. RBTs erfaring er, at det stort set er umuligt at få optaget kronikker og debatindlæg i øvrigt i de store toneangivende dagblade.

Deltagelse i konferencen ”Klimakommissionens rapport – fra skrivebord til arbejdsbord”

Som opfølgning på Klimakommissionens rapport inviterede Energiforum Danmark og Det Økologiske Råd til en konference den 12. oktober 2010 hos Grontmij/Carl Bro i Glostrup. Konferencen omfattede dels oplæg om Klimakommissionens anbefalinger og konklusioner ved Katherine Richardson, formand for Klimakommissionen, Jørgen Henningsen, Klimakommissionen, og Thomas Færgemand, CONCITO, og dels en paneldebat om Klimakommissionens anbefalinger mellem medlemmer fra en række offentlige og private organisationer, herunder Dansk Energi, COOP Danmark, Novozymes, Vattenfall, Århus Kommune og Det Økologiske Råd. Fra RBT deltog Kjeld A. Larsen.

Udarbejdelse af hørings svar til ”Banedanmarks Netredegørelse 2012”

I RBTs hørings svar ved Ole Iskov fra 24. oktober 2010 til Banedanmark vedrørende ”Netredegørelse 2012” anførtes indledningsvis, at Banedanmarks redegørelse generelt ikke bærer præg af regeringens målsætning om, at den i de kommende år forventede trafikstigning primært skal udføres af jernbanerne. Rådet forventer, at både det politiske system og togoperatørerne kommer ”på banen” og skaber mulighed for at reparere og udnytte den eksisterende jernbaneinfrastruktur i stedet for at afhænde restbaner, havnebaner og sidespor til formål, som ikke har noget med togdrift at gøre.

Den 13. december 2010 fik RBT en tilbagemelding på hørings svaret vedrørende Banedanmarks Netredegørelse for 2012, som punkt for punkt forholdt sig til RBTs bemærkninger. Bortset fra indrømmelsen

af nogle unøjagtigheder, som Banedanmark har fjernet fra Netredegørelsen, giver Banedanmarks svar ikke anledning til ændringer i redegørelsen.

Den 23. december 2010 indsendte rådsmedlem Ole Iskov kommentarer til de bemærkninger, som Banedanmark var kommet med i forbindelse med rådets høringssvar til Netredegørelse 2012. RBT fandt ikke Banedanmarks afvisninger velbegrundede. Banedanmarks svar af 14. februar 2011 var som ventet ufyldstgørende.

Deltagelse i konferencen "Bæredygtige byer"

Konferencen "**Bæredygtige byer**", som blev afholdt den 2. november 2010 i Landstingssalen på Christiansborg, var et arrangement i samarbejde mellem Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg, Teknologirådet og Dansk Arkitektur Center. Formålet med konferencen var at skabe dialog om visioner, barrierer og løsninger og fremme politikskabelse for en bæredygtig byudvikling i Danmark. Konferencen omfattede to sessioner med oplæg og efterfølgende dialog ved borde. Første session med titlen "Hvad er en bæredygtig by – og hvordan ser den ud i 2025?" omfattede oplæg ved Bjarke Ingels, BIG, og Jan Gehl, Gehl Architects, mens anden session med titlen "Hvordan organiserer vi os hen mod en mere bæredygtig byudvikling?" havde oplæg ved Michael Jentsch, Frederikshavn Kommune, og Ulrik Winge, Københavns Kommune. En lang række kommuner var repræsenteret, og ved bordene sad repræsentanter fra Folketingets partier. Resultatet af konferencen var magert. Fra RBT deltog Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen.

Deltagelse i EPTA konferencen "Routes to sustainable transport"

Konferencen "**Veje til bæredygtig transport**", som fandt sted den 3. november 2010 i Landstingssalen på Christiansborg, var organiseret af EPTA, European Parliamentary Assessment, i samarbejde med Teknologirådet. Konferencen omfattede en lang række yderst kvalificerede og visionære oplæg, alle på engelsk, og et panel bestående af politikere fra Europaparlamentet stillede uddybende spørgsmål til oplægsholderne. Oplæggene faldt inden for følgende temaer: "Bæredygtig transport: udfordringer, perspektiver, nuværende udvikling og politik" med oplæg ved Huib van Essen fra Delft, Niels Buus Kristensen fra DTU Transport og Christer Ljungberg fra Trivector, "Energianvendelse til transport", "Teknologisk mulige veje for bæredygtig transport", "Transport på tværs af grænser inden for Europa" og endelig "Alternative politiske tilgange mod bæredygtig transport" med rigtig spændende oplæg ved Lise Drewes Nielsen fra RUC, Peder Jensen fra Det Europæiske Miljøagentur og Henrik Gudmundsson fra DTU Transport. Mødet var meget dygtigt organiseret af Teknologirådet med Susanne Krawack fra Trekantområdet som ordstyrer. Fra RBT deltog Kjeld A. Larsen.

Udsendelse af pressemeddelelse "Fremtidens danske jernbane"

I pressemeddelelsen "**Fremtidens danske jernbane**" dateret den 8. november 2010 roste rådsmedlem Ole Iskov hovedtrækkene i Dansk Jernbaneforbunds trafikpolitiske oplæg "Fremtidens danske jernbane" fra oktober 2010 og fremkom med en lang række kommentarer både til selve oplægget og til trafikforsker Otto Anker Nielsens supplerende forslag til oplægget, som blev bragt i Jernbane Tidende Nr. 6 2010. Ud over kommentarer til enkelte projekter slås i pressemeddelelsen til lyd for indførelse af letbane i de større byer og overførsel af gods fra vej til bane.

Ole Iskavs pressemeddelelse blev i forkortet form bragt under overskriften "Fremtidens danske jernbane (2)" i Jernbane Tidende Nr. 8, december 2010.

Debatoplæg "Hvordan får vi sadlet om til bæredygtig trafik?"

Omstilling Danmark, Frederiksberg, inviterede RBT til at komme med et trafikoplæg med titlen "**Hvordan får vi sadlet om til bæredygtig trafik?**" Debatarrangementet fandt sted i Det Økologiske Inspirationshus på Frederiksberg den 11. november 2010. Oplægget blev til et delt oplæg ved først Kjeld A. Larsen og dernæst Lars Barfred, som redegjorde for hovedtankerne i Trafikværkstedets trafikvision for København.

Deltagelse i træf mellem trafikgræsrodder arrangeret af Jyder Mod Overflødige Motorveje

På et initiativ fra Jyder Mod Overflødige Motorveje deltog organisationerne Vedvarende Energi, NOAH-trafik, JMOM og RBT den 27. november 2010 i et fællesmøde i Århus om koordinering af initiativer på transportområdet. Fra VE deltog Gunnar Olesen, fra NOAH-trafik Palle Bendsen, fra JMOM Rune Sand, Ellen Odgaard og Julie Albeck og fra RBT Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen. Et referat blev udsendt af Runa Sand. Vi blev enige om et fælles fokus, nemlig at vi som "De Grønne Trafikorganisationer" skal stå for den vision, at transportens omfang skal reduceres, og at vi over for omverdenen sørger for, at fokus på trafikspørgsmål holdes højt. Samtidig ønsker vi at udvide kredsen af samarbejdspartnere, eksempelvis til Egholm på Fyn, Grønt Forum Vejle, Danmarks Naturfredningsforening, Grøn Trafik i Bycirklen og Det Økologiske Råd. Samarbejdsområder kunne være fælles høringssvar og debatindlæg, udarbejdelse af fælles holdninger til store trafikinfrastrukturprojekter, herunder udtænkning af visionære slagord, eksempelvis "Mindre trafik for et bedre samfund", "Vi har motorveje nok", "Dagens motorvejsinvesteringer bliver fremtidens mausolæer over olieæraen" og "Det er ikke nogen naturlov, at trafikken skal vokse".

RBTs strategidag den 26. januar 2011 kan betragtes som en opfølgning på konferencen i Århus.

Debatindlæg "Hvorfor er venstrefløjen tavs?" i 180grader

Efter flere forgæves forsøg på at få et indlæg i den standende debat om den tavse venstrefløj optaget i den trykte presse, i dette tilfælde Politiken og Information, blev Kjeld A. Larsens indlæg "Hvorfor er venstrefløjen tavs?" uploadet den 4. januar 2011 på den superliberale netavis 180grader, ledet af Ole Birk Olesen, folketingskandidat for Liberal Alliance. Indlægget drejede sig primært om, at pressen ikke evner at opsøge de steder, hvor debatten om en alternativ samfundsudvikling finder sted.

Bidrag til Høringssvar "Luftkvalitetsplan for kvælstofdioxid i København/Frederiksberg, Århus og Aalborg

Med Kaare Press-Kristen fra Det Økologiske Råd som ankerperson indsendtes den 10. januar 2011 et høringssvar til "Luftkvalitetsplan for kvælstofdioxid (NO₂) i København/Frederiksberg, Århus og Aalborg". I Høringssvaret, som blev udarbejdet på vegne af de grønne organisationer Det Økologiske Råd, Miljøpunkt Nørrebro, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Cyklistforbund, NOAH Trafik og RBT, udtrykte organisationerne deres skuffelse over, at regeringen nu vælger at søge om dispensation fra NO₂-grænseværdierne i stedet for at reducere luftforureningen. Der gøres opmærksom på, at grænseværdien for NO₂ kunne opfyldes ved tre simple tiltag, således som det er sket i andre storbyer, nemlig ved krav om SCR-katalysatorer til tunge køretøjer i miljøzonerne, miljøkrav til lette køretøjer i miljøzonerne og moderate trafikbegrænsninger via kørselsafgifter i København. RBTs nyproducerede logo blev ved denne lejlighed anvendt for første gang.

Høringssvaret blev den 10. januar fulgt op af en **Pressemeddelelse: "Stop dispensationspolitikken og udvis handlekraft!"**

Deltagelse i konference: Fremtidens transport III – nedsættelse af mobilitetskommission?

Konferencen "Fremtidens transport III – Mobilitet og vækst", som fandt sted den 10. januar 2011 i Ingeniørhuset, var organiseret i fællesskab af Danske Regioner, DI Transport og IDA i samarbejde med TØF, Byplan, Vej & Trafik og ITS Danmark. Konferencen, den tredje i rækken Fremtidens Transport, har deltagermæssigt en større bredde sammenlignet med andre transportkonferencer i Danmark. Konferencen lokkede med en varsling fra Transportministeren om, at han vil nedsætte en mobilitetskommission og dermed varslede, at Infrastrukturkommissionens rapport fra januar 2008 nu skal betragtes som uaktuel. Hans Chr. Schmidt åbnede selv konferencen med et oplæg "Udfordringer for den nye mobilitetskommission". Konferencen bød på forholdsvis få interessante oplæg, herunder ved Pia Kinhult fra Region Skåne, Jens Stenbæk fra Region Sjælland og Niels Buus Kristensen fra DT Transport. Eftermiddagens program omfattede tre parallelle sessioner, som hver skulle finde frem til de fire vigtigste spørgsmål til den nye mobilitetskommission, som på en og samme gang skal støtte mobilitet, klima og vækst. De tre sessioner havde overskrifterne Mobilitet og infrastruktur, Mobilitet, lokalisering og klima og Mobilitet, samordning af kollektiv trafik og trafikinformation, og de indledtes alle med to faglige oplæg. En paneldiskussion med deltagelse af Folketingets trafikordførere Anne Bastrup fra SF, Kim Christiansen fra DF og Magnus Heunicke

fra S tillige med formanden for FTs Trafikudvalg Flemming Damgaard Larsen fra V. Formanden for IDA Frida Frost afsluttede arrangementet. Fra RBT deltog Kjeld A. Larsen. Den varslede mobilitetskommission er per 1. maj 2011 endnu ikke nedsat. Og måske godt det samme: vi har ikke brug for en ny syltekrukke. Endelig kan vi spørge hinanden om, hvor længe endnu den bærende samfundskonstruktion kan oppebære illusionen om, at økonomisk vækst, øget mobilitet og reduktion af klimagasser kan gå hånd i hånd?

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, dels for at kunne yde sit bidrag til den løbende debat og endelig for at kunne "netværke".

Deltagelse i Godskonferencen 2011

Transportøkonomisk Forening afholdt **Godskonferencen 2011 – Godstransporterhvervets ønsker til mobilitetskommissionens dagsorden** den 27. januar 2011 hos International Transport Danmark (ITD) i Padborg. Konferencen startede aftenen inden med middag, opfordring til dans med transportminister Hans Chr. Schmidt som opbyder og musikalsk underholdning ved Kim Christiansen fra Dansk Folkeparti på Hotel Wassersleben i Flensburg. Fra RBT deltog Ole Iskov og Leif Kajberg, dog ikke i det dyre middags- og dansearrangement aftenen forinden. Stærke erhvervsinteresser på transportområdet på begge sider af den dansk-tyske grænse deltog med oplæg for at sætte deres præg på den varslede mobilitetskommission og en kommende dansk/tysk infrastrukturkommission, herunder IDT, Danske Speditører, DTL, Danske Havne og DI Transport.

Læserindlæg af Leif Kajberg: "Det gælder også klimaet og kloden" i Flensburg Avis

Som opfølgning på Godskonferencen 2011 optog Flensburg Avis den 15. februar 2011 et læserindlæg "Det gælder også klimaet og kloden", hvor Leif Kajberg gav udtryk for de frustrationer, som han som transportpolitisk græsrod blev overvældet af i forbindelse med sin deltagelse i konferencen: "Selv om alle transportformer var inde i billedet, var arrangementets hovedfokus den vejbaserede godstransport. Lastvognene var helt klart i højsædet, og modullastvognstogene blev nærmest karakteriseret som grønne". "Men uanset hvor verdensfjernt det end lyder, handler det altså også om, at vi pinedød skal have reduceret transportsektorens CO₂-udledning. Og det klares ikke bare ved at liberalisere monster-lastvognstogenes vejadgang og aktionsradius".

RBTs strategidag den 26. januar 2011

Med overskriften "**Trafikrøddernes arbejde for at fremme bæredygtige trafikløsninger: Visioner, strategier, arbejdsredskaber og arbejdsmetoder**" inviterede RBT en række NGO'er med trafik på dagsordenen samt trafikforskere til en strategidag. I invitationsskrivelsen forestillede vi os en diskussion af følgende temaer: Trafikgræsrodderne som eksponent for modkultur og modekspertise på den bæredygtige transports område, Aktivitetsformer, Høringsinstans, Relationer til omverdenen, NGO-samarbejdsplatform og Græsroddernes ansigt over for offentligheden. På strategidagen, som fandt sted den 26. januar på RBTs egen adresse på Nørrebrogade i København, deltog repræsentanter fra Danmarks Naturfredningsforening, Letbaner.dk, Jyder mod Overflødige Motorveje, Energitjenesten, Miljøpunkt Amager, NOAH-Trafik, RBT og DTU Transport, i alt 15 personer. Dagen omfattede seks oplæg, herunder fra Linda Christensen, DTU Transport, Anna Thormann, Projekt Grøn Mobilitet i Energitjenesten, Morten Engelbrecht, Letbaner.dk, Anne Katrine Harders, DTU Management og Runa Sand, JMOM. Der blev alt for kort tid til diskussionen af strategi og samarbejdsplatform. DN bragte Ring 5-projektet på bane og foreslog netværksdannelse og informationsudveksling med sigte på at modvirke projektet. Et konkret resultat af strategimødet var, at RBT blev opfordret til at holde et tilsvarende årligt møde, hvor ny viden og fælles aktiviteter sættes på dagsordenen.

"Busser og tog har tabt til bilen"

Journalist Susanne Sayers bragte den 7. marts 2011 en artikel med ovenstående overskrift i gratisavisen 24timer. Ordlyden i artiklens underubrik var følgende: "Over 12 kroner for en liter benzin. Bilisten vander sig. Men var benzinen steget lige så meget som taksterne i den kollektive trafik, skulle den koste mellem 20 og 37 kroner per liter". Journalisten, som i sin artikel tager udgangspunkt i prisberegninger foretaget af Ivan

Lund Pedersen fra RBT, citerer Trafikstyrelsen for den store tilbagegang i antallet af buspassagerer i løbet af de seneste fire år: ca. 13 millioner på landsplan. Susanne Sayers indhentede kommentarer til denne skæve udvikling i vilkårene for bilister og kollektivt kørende fra Martin Lidegaard, formand for den grønne tænketank CONCITO, RBTs formand Kjeld A. Larsen og teknik- og miljøborgmester Bo Asmus Kjeldgaard.

"Klima med ført hånd"

I en kommentar til regeringens "Energistrategi 2050" i form af en kronik **"Regeringens energistrategi er kun første skridt"** i Information den 2. marts 2011 forholder det tidlige klimakommissionsmedlem Jørgen E. Olesen sig yderst kritisk til specielt energistrategiens transportafsnit. Han påpeger således: "Størstedelen af olien bruges i transporten. Her er energistrategien meget defensiv i sin tankegang og overlader stort set sagen til markedet og EU-regulering. Det er næppe tilstrækkeligt", "Vi bliver nødt til at genoverveje vores trafikplanlægning med henblik på at mindske omfanget af kørte kilometre. Det gælder både person- og godstransport". "Desuden må det gennem bedre koordinering mellem forskellige transportformer være muligt at flytte transport fra individuel til kollektiv transport". En interessant kritik, som RBT kun kan bifalde. Som påpeget i et læserindlæg **"Klima med ført hånd"** af rådsmedlem Kjeld A. Larsen i Information den 9. marts 2011 er Jørgen E. Olesens kritik af regeringens energistrategi interessant set i lyset af, at de foreslåede bud på handlinger på transportområdet netop ikke blev ført til torvs i Klimakommissionens rapport fra september 2010. "Der var ingen overvejelser om reduktion af trafikens omfang, og mulighederne for at skifte fra individuel til kollektiv transport blev bagatelliseret som irrelevante. Klimakommissionen var bundet på hænder og fødder af Finansministeriets ikke-bæredygtige forudsætninger om vækst for perioden 2008-2020. Forudsætninger, som krævede vækst i BNP på 105 procent og en forøgelse af godstransport på 149 procent".

Deltagelse i møderække på DTU Management om Bæredygtig Omstilling, 2011

Sektionerne Innovation og Bæredygtighed (IOB) og Planlægning og Ledelse af Byggeri (PLB) på DTU Management er gået sammen med Græsroddernes Netværk for Bæredygtig Omstilling (GNBO) om at organisere en møderække om bæredygtig omstilling. Formålet med møderækken er at udbygge samarbejdet mellem aktiviteterne på universiteterne og i græsrodsbevægelserne. Der er i alt planlagt fire møder. Kjeld A. Larsen deltager i møderækken som repræsentant for GNBO og RBT.

Første møde, som fandt sted den 22. marts 2011 på DTU, havde som tema "Gensidig orientering om forskningsaktiviteter ved IOB/PLB og græsrodsaktiviteter, herunder fra GNBO, inden for bæredygtig omstilling". Orienteringen om forskningsaktiviteter ved DTU blev præsenteret af medarbejderne Ulrik Jørgensen og Michael Søgaard Jørgensen og GNBO aktiviteterne blev præsenteret af John Holten-Andersen og Safania Eriksen. Blandt deltagerne var der en generel enighed om, at begrebet bæredygtig er blevet tømt for indhold, og at vi vil erstatte bæredygtighed med bæredygtig omstilling for at pege på nødvendigheden af, at en reel ændring af samfundet i bæredygtig retning ikke kun handler om teknologiske forandringer, men må baseres på folkelig deltagelse.

Andet møde, som fandt sted den 28. april 2011 på DTU, havde som tema "Om de-growth begrebet og de-growth bevægelsen". I adskillige år efter udgivelsen af rapporten "Grænser for vækst" i 1972 var væstkritikken et centralt aspekt af enhver kritisk tilgang til Bæredygtig Omstilling. I de seneste 10-15 år har denne kritik været næsten fraværende, men den er nu genopstået. Mødet omfattede bl.a. oplæg ved Inge Røpke og John Holten-Andersen fra DTU.

Deltagelse i konferencen "Fremtidens jernbaner med kunderne i centrum"

Konferencen **"Fremtidens jernbaner med kunderne i centrum"**, som fandt sted den 23. marts 2011 i Den Sorte Diamant, var organiseret af DI Transport og Copenhagen Climate Network. Som oplægsholdere om temaet kundeorientering bidrog transportminister Hans Chr. Schmidt, hollænderne Jeroen van den Heuvel og Mark van Hagen med hollandske eksempler, kommerciel direktør i DSB Mogens Jønck i stedet for den netop afskedigede DSB direktør Søren Eriksen, de to folketingspolitikere Kim Christiansen, DF, og Anne Baastrup, SF, og endelig direktør for DI Transport Michael Svane. Mogens Jønck fra DSB omtalte i sit oplæg begrebet rejsekæden og vigtigheden af tilfredse kunder i hele rejsekæden, dvs. dør-til-dør mobilitet. Kim

Christiansen, DF, slog et slag for de små baners bevarelse og videreførelse, men understregede også, at DF er tilhænger af den faste Kattegatforbindelse. I modsætning hertil påpegede Anne Baastrup, SF, faren for at afkoble Trekantområdet, såfremt den omkring 100 mia. kr. dyre Kattegatforbindelse vælges som løsning på udbygning af trafikkapaciteten mellem Øst- og Vestdanmark. Fra RBT deltog Leif Kajberg, som udarbejdede et meget fyldigt referat for konferenceforløbet.

Miljøet har brug for en ny regering!

På et fællesmøde mellem en række miljøorganisationer den 2. marts, iværksat på initiativ af Poul Markussen, leder af Agendacenter 21 i Albertslund, blev deltagende organisationer enige om at udarbejde en fællesopfordring til et nødvendigt regeringsskifte, såfremt miljøarbejdet skal opprioriteres igen. Opfordringen med titlen **"Miljøet har brug for en ny regering"**, som blev rundsendt til underskrift blandt medlemmer fra en lang række NGO'er, vil blive bragt i dagspressen i løbet af foråret 2011. I princippet underskriver man sig som privatperson og ikke på vegne af den organisation, som man repræsenterer. Flere fra RBT har underskrevet sig på listen.

Udarbejdelse af høringsvar "Danske jernbanelandanlæg – Fehmarn Bælt"

RBT indsendte den 31. marts 2011 ved rådsmedlem Ole Iskov et høringsvar "Danske jernbaneanlæg – Fehmarn Bælt" til Banedanmark med bemærkninger til den offentliggjorte høringsudgave af miljøredegørelsen. I høringsvaret slås bl.a. til lyd for at undersøge muligheden for at montere et ekstra jernbanespor på Storstrømsbroen, således at broen kan blive dobbeltsporet.

Deltagelse i reception for igangsætning af projektet Formel M

Gate 21 fik i november 2010 i alt 8,2 mio. kr. i støtte til et toårigt mobility management projekt, det såkaldte Formel M projekt, fra Region Hovedstaden og Center for Grøn Transport under Transportministeriet. Den officielle åbning af projektet fandt sted den 6. april 2011 i "Grønt Mobilitetskontor" hos Gate 21 i Albertslund. Formel M projektet foregår i et partnerfællesskab med seks kommuner (Albertslund, Allerød, Ballerup, København, Køge, Fredericia og Middelfart), tre universiteter, lokale virksomheder samt aktører inden for kollektiv trafik. Leder af Formel M er Anna Thormann. Fra RBT deltog rådets formand. Via en række kommunale demonstrationsprojekter skal der samles erfaringer med metoder, udfordringer og effekter af at anvende mobilitetsstyring i Danmark. De officielle forventninger til mobility management er store: "Hjørnesteinen i tilgangen er at påvirke rejsen, inden den begynder, at påvirke valget af transportmiddel samt at effektivisere transporten. Påvirkningen kan ske med holdningsbearbejdning, information og tekniske tiltag, så den rejsende overvejer, om rejsen nødvendigvis skal gennemføres, om det er muligt at fravælge privatbilen for et grønnere alternativ samt at sørge for, at den eksisterende infrastruktur udnyttes bedst muligt". Vi må håbe, at resultaterne vil stå mål med forventningerne.

Udarbejdelse af høringsvar "Miljørapport for udflytning af containerterminal til Ydre Nordhavn"

RBT afsendte den 29. april 2011 et høringsvar til Transportministeriet **"Miljørapport for udflytning af containerterminal til Ydre Nordhavn, Københavns Havn, sags nr. 2010-4752, akM"**. I høringsvaret, udformet af Ole Iskov og underskrevet af rådets formand, undrer vi os over, at der tilsyneladende ikke regnes med jernbanespor til terminalen, skønt der forventes 20-30 skibsanløb pr. uge og 450 daglige transporter hver vej, dvs. 900 lastbilture daglig. Rådet stiller sig uforstående over for denne tilsyneladende afstandstagen fra brug af et hvilende havnespor, al den stund at folketingspolitikkerne taler varmt om overførsel fra vej til bane, en politik som EU kommissionen længe har anbefalet, senest i sin hvidbog af 28. marts 2011.

Region Hovedstaden og Region Sjælland

Begivenheder

Letbane langs Ring 3

Kommuner vil betale til letbane langs Ring 3

En pressemeddelelse med ovenstående overskrift blev udsendt af Gladsaxe Kommune den 13. december 2010. Borgmestrene og regionsformanden i Ringby-Letbanesamarbejdet havde givet hinanden håndslag på, at de ville være med til at betale til en letbane langs Ring 3. Formand for Ringby-Letbanesamarbejdet er Gladsaxes borgmester Karin Søjberg Holst. Baggrunden for pressemeddelelsen er, at der med transportforliget "Bedre mobilitet" fra 26. november 2010 var afsat statslige midler på i alt 1,5 mia. kr. til en højklasset kollektiv trafikløsning i Ring 3 trafikkorridoren. Den store hurdle er nu, om kommunerne kan få mulighed for at låne til en medfinansiering. Karin Holst opfordrede transportministeren til at indkalde til et møde for at få nedsat en politisk styregruppe.

Forslag om en ny Ring 5 motorvej

Forslaget om en ny motorvej i Ring 5 har skabt en voldsom debat. En ny Ring 5 med motorvej og jernbane er eksempelvis en krumtap i IBU-projektet som nødvendigt bindeled for forøget godstransport mellem Skandinavien via den planlagte Femernbæltforbindelse til kontinentet. Det er svært at se perspektivet i at poste 19 mia. kr. i en Ring 5 og gøre Sjælland til et nyt alpepas for stigende mængder af godstransport. I de berørte dele af specielt Nordsjælland har diskussionen trafik versus natur været dominerende. Stærke politiske kræfter, både i regeringspartier og opposition, er for projektet.

"Motorvej på kant med EU-regler" og "Rapport: Ring 5 skal i dyr tunnel under sårbar natur"

I artikler med ovenstående overskrifter af Michael Rothenborg i Politiken den 25. januar og den 3. februar 2011 kridtes banen omkring konflikten trafik-natur op. Førstnævnte artikel ledsages af følgende underrubrik: "Ring 5 skal aflaste veje i Storkøbenhavn, men mange borgere er imod, og den planlagte rute går gennem beskyttet natur. Danmark risikerer sag ved EU-kommissionen". Eksperter i miljøret som Peter Pagh og Ellen Margrethe Basse, Danmarks Naturfredningsforening, flere trafikforskere, herunder Per Homann Jespersen fra RUC, og Willy Eliassen, Venstre-borgmesteren i Egedal, en af de berørte kommuner i Nordsjælland, udtaler deres modstand mod projektet. DN er klar med en klage til EU-kommissionen.

Bro- eller tunnelforbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund

Vejdirektoratet anbefaler en højbro til to mia. over Roskilde Fjord

Vejdirektoratet indstillede i december 2010 til Transportministeriet, at en ny forbindelse over Roskilde Fjord bliver en højbro med en fire-sporet motortrafikvej til 4 mia. kr. syd om Frederikssund. Indstillingen kom efter en gennemført VVM-undersøgelse og en offentlig høring. Derved blev en dyrere tunnel til en skønnet pris på mellem 3,3 og 6,7 mia. kr. fravalgt, til stor fortrydelse for Frederikssunds borgmester Ole Find Jensen, som har "lobbet" for en sydlig tunnelforbindelse. RBTs holdning har hele tiden været, at en bro- eller tunnelloøsning er overflødig og har i stedet for peget på en forlængelse af S-togsnettet.

Transportministeren inviterede til et borgermøde om den planlagte fjordforbindelse den 7. april 2011 i Frederikssund Hallerne.

Rådets handlinger

Kampen for reaktivering af jernbanestrækningen Slagelse-Næstved

Afsendelse 24. marts 2010 af "Høringsvar, lokalplan nr. 1017, "Fodsporet", med indsigelser til både Næstved og Slagelse kommuner mod at omdanne banestrækningen til en natursti, frem for RBTs forslag om reaktivering af banestrækningen i form af en moderne lokalbane. Naturstiprojektet støttes desværre af Friluftsrådet og Danmarks Naturfredningsforening. Rådets forslag er udarbejdet i form af en pjece fra marts 2009: "Slagelse-Næstved Jernbane – en brik i fremtidens transportnet", ved rådsmedlem Ole Iskov. Vores indsigelse blev desværre ikke taget til følge, men vi opnåede dog, at der i Slagelses lokalplan blev indsat en passus om, at "der med anlæg af sti --- ikke vil være noget til hinder for på et senere tidspunkt at etablere jernbane på strækningen igen gennem fornyet planlægning." En lignende bestemmelse fandtes allerede i Næstveds kommuneplan. Slagelse-Næstved banen har sin egen hjemmeside: www.slagelse-naestved.dk

Høringsvar "Udbygning af S-banen til Hellerup-Holte. Debatoplæg til idéfase"

RBT ved Leif Kajberg indsendte den 5. juli 2010 et høringssvar til Banedanmark vedrørende den foreslåede kapacitetsudbygning på S-togsforløbet i Hillerød-fingeren. Rådet støtter udbygningen og foreslog samtidig, at Banedanmark medtænker en koordineret udvikling med andre banestrækninger, eksempelvis Nærumbanen.

Deltagelse i TØF konference "Præsentation af Loop City-visionen"

I samarbejde med Realdania og tegnestuen BIG lagde TØF allerede 4. januar 2011 ud med **konference om Loop City-visionen**. Projektet, som er et forslag til byudvikling langs Ring 3 med en letbane som krumtap, er bestilt af kommunerne i Ring 3-samarbejdet og Region Hovedstaden, betalt af Realdania og udformet af tegnestuen BIG. Det meget visionære forslag blev fremlagt af Andreas Pedersen fra BIG og kommenteret af projektleder for ringbyen Marianne Bendixen fra Gladsaxe Kommune, som bl.a. kom ind på status for valg af transportsystem, herunder forhandlinger om finansiering. Fra RBT deltog Kjeld A. Larsen.

Deltagelse i arrangementet "Fingerplanen og transportkorridorerne – og Ring 5"

Byplan, Vej og Trafik under IDA arrangerede den 13. april 2011 i Ingeniørhuset et debattmøde med titlen **"Fingerplanen og transportkorridorerne – og Ring 5"** med to oplæg. Tidligere trafikplanlægger Jens Rørbech redegjorde i sit oplæg for Fingerplanens enorme betydning for hovedstadsområdet udvikling gennem mere end 60 år, mens Otto Anker Nielsen fra DTU Transport i sit oplæg beskrev dagens trafiksituation og de store linjer i trafikplanlægningen i hovedstadsregionen. Med Fingerplanen fulgte udlægning af transportkorridorerne på mere end 60 km², som stadig er reserveret til transportformål. De to herrers redegørelse er et bestillingsarbejde for Folketinget, hvor løsgænger Pia Christmas-Møller har rejst spørgsmålet, om det er rimeligt fortsat at opretholde arealreservationen. For RBT deltog Kjeld A. Larsen.

Københavns og Frederiksberg kommuner

Begivenheder

"Rød regering vil indføre bompeng i København"

"København får lov til at indføre bompeng, hvis der kommer en S-SF regering. De to partier vil bruge provenuet på 2,2 mia. kr. årligt på bedre og billigere kollektiv trafik". Således indleder Hans Larsen sin artikel **"Rød regering vil indføre bompeng i København"** i Berlingske Tidende den 22. juni 2010. Udmeldingen kom fra den socialdemokratiske trafikordfører Magnus Heunicke, som dermed støtter en fælles rykker til Folketinget fra overborgmester Frank Jensen og teknik- og miljøborgmester Bo Asmus Kjeldgaard for et svar på, hvordan en principbeslutning om kørselsafgifter skal effektueres, efter at både Holland og Danmark har udsendt implementeringen af et landsdækkende kilometerbaseret afgiftssystem på ubestemt tid. En betalingsring omkring København afvises samtidig af Venstres trafikordfører Kristian Pihl Lorentzen.

"Københavns kollektive trafik skraber bunden i Europa" - BEST 2010

En artikel af Nicolai Østergaard med ovenstående titel blev bragt i Ingeniøren 5. juli 2010. Følgende kan læses i artiklen, som er baseret på en netop offentliggjort EU-analyse: "Kun hver femte københavner bruger udelukkende kollektiv transport til og fra arbejde. I Helsingfors er det tæt på at være hver anden, mens det i Geneve, Wien, Stockholm og Oslo er mere end hver tredje, der tager på arbejde med kollektive transportmidler. I stedet er bilen københavnernes foretrukne pendler-transportmiddel. I ingen af de andre i alt syv europæiske storbyer, som indgår i analysen, er der en større andel af bil-pendlere end af kollektiv trafik-pendlere. København er helt i top, hvad angår den andel af indbyggerne, som udelukkende bruger bilen til at komme på arbejde. Hele 38 procent af københavnerne bruger kun bilen til og fra arbejde. I Berlin er det kun 12 procent, der bruger bilen på arbejde, i Geneve 20, Helsingfors 24 og Oslo 31 procent. For dem, der arbejder på at gøre København til global cykelhovedstad, er der dog også gode nyheder i analysen af københavnernes transportvaner. Det fremgår nemlig, at hele 20 procent af københavnerne udelukkende bruger cyklen til at komme frem og tilbage mellem hjem og arbejde. Og den andel er der ingen af de øvrige seks hovedstæder, der blot kommer i nærheden af. Men selv hvis man lægger gruppen af cyklister sammen

med gruppen af borgere, der bruger kollektiv trafik, ligger København imidlertid fortsat langt under Helsingfors, Stockholm, Oslo og Wien på listen over byer, hvor den kollektive trafik tiltrækker flest pendlere. Analysen viser samtidig, at hele 44 procent af hovedstadens indbyggere mener, at Københavns kollektive trafik er et dårligt produkt til prisen. Det betyder, at København har de mest utilfredse brugere af den kollektive trafik.”

EU-analysen, som forfatteren refererer til, er en rapport, BEST 2010, bestilt af en række trafikskaber, herunder Movia, i en række EU-lande. **BEST (Benchmarking in European Service for public Transport)** rapporten, som er udgivet årligt siden 2001, omfattede i den seneste 2010 udgave EU-byerne Berlin, Helsinki, Geneve, Oslo, Wien, Stockholm og København. Man kan undre sig over, at Movia ikke gør brug af analyseresultaterne som ammunition til fremme af den kollektive trafik i København.

Københavns Kommunes Støjhandlingsplan 2013

I september 2010 sendte Københavns Kommune sit **”Forslag til Støjhandlingsplan 2013, For Københavns Kommune efter støjbekendtgørelsen 2010”** i høring. I indledningen fremsættes målsætningen: ”Københavns kommune vil tilbyde et af verdens reneste og sundeste storbymiljøer. Det betyder, at støjen skal bekæmpes. Støj påvirker børns indlæringssevne og alles helbred, især hvis man ikke får sovet godt om natten. Målet for 2015 er, at alle københavnere skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra trafikken, og at alle skoler og daginstitutioner i dagtimerne kun må være udsat for et lavt støjniveau fra trafikken.” Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at ca. 60.000 boliger i kommunen har et støjniveau om natten på mere end 60 dB på den mest støjbelastede facade, samt at 2/3 af skolerne og 1/3 af daginstitutionerne har et for højt støjniveau. I planen skitseres seks fokusområder: støjreducerende asfalt, skoler og daginstitutioner, tiltag på eksisterende boliger, støjhensyn ved nye boliger, trafikplanlægning og påvirkning af transportstruktur. Problemet ved støjhandlingsplanen er, at de opridsede tiltag ikke for alvor sigter mod at reducere støjen ved kilden, herunder via trafikregulering at reducere byens gennemkørende trafik. De mange høringssvar, som blev samlet i en Hvidbog, fik ikke forvaltningen til at foretage væsentlige ændringer i planforslaget. Støjhandlingsplan såvel som Hvidbog blev vedtaget af Københavns Borgerrepræsentation på dens møde 31. marts 2011.

For Indre By Lokaludvalg bidrog RBTs repræsentant Kjeld A. Larsen til lokaludvalgets høringssvar.

København snegler sig på vej mod klimamål

Sådan lød overskriften i en artikel af Marchen Neel Gjertsen i Information den 3. december 2010. Ved et statuscheck mere end et år efter at Københavns Kommune vedtog sin ambitiøse Klimaplan i marts 2009, fastslog Information på basis af kommunens egne oplysninger, at der på en række områder intet målbart er sket, eksempelvis på transportområdet. Der anføres en række eksempler på delmål, som skal være realiseret inden 2015. Cykler. Mål: Der opstilles firmapendlercykler og delecycler på jernbanestationerne. Status: Der eksisterer ikke pendlercykler endnu, og antallet af bycykler er uændret siden 2009. Brint- og elbiler. Mål: 85 % af personbilerne i Københavns Kommune skal være baseret på el og brint. Status: 3 % af kommunens 939 biler er el- og brintbiler. To borgmestre har i mellemtiden købt almindelige biler. Delebiler. Mål: En fordobling af antallet af delebiler skal erstatte mindst 500 almindeligt ejede biler og vil spare ca. 1.500 ton CO₂ årligt. Status: Der er 119 delebiler i København. For et år siden var der 120 ifølge planen.

”Københavnerne får kinesiske elbusser i fuld størrelse”

Med ovenstående overskrift meddelte journalist Freja Czajkowski i en artikel i Ingeniøren den 10. marts 2011, at Movia har indgået en samarbejdsaftale med den kinesiske elbilfabrikant BYD om leverance af to 12 meter lange elbusser, som skal testes i en to-årig periode, inden de sættes i almindelig drift i København og omegn. Det skulle så blive første gang i Europa, at elbusser i fuld størrelse sættes i ordinær drift. Elbussen har en opladningstid på fire til seks timer, hvilket skulle række til at køre 250 km, dvs. en hel arbejdsdag, og elbussen forventes at kunne reducere CO₂-udledningen med 55 %. Det ser ud til, at der er sket et spring i udvikling af batteriteknologien. Så skal vi selvfølgelig som næste skridt sørge for at skabe strøm til batterierne uden anvendelse af fossilt brændsel.

Rådets handlinger

Møde med den ny teknik- og miljøborgmester Bo Asmus Kjeldgaard

Som resultat af kommunevalget november 2009 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 fandt sted på Københavns Rådhus den 7. maj 2010. Rådet mødte frem med en talstærk delegation omfattende Kjeld A. Larsen, Ivan Lund Pedersen, Ole Iskov og HansHenrik Samuelson. På det nyttige dialogmøde fremførte vi bl.a. rådets tanker om en reduktion af bilkørslen til og gennem København, bl.a. via en mere restriktiv parkeringspolitik, og pegede på introduktion af et letbanesystem i København som et effektivt kollektivt alternativ til bilpendling.

Trafikken i Valby, meningsudveksling med teknik- og miljøborgmester Bo Asmus Kjeldgaard

På baggrund af en række debatindlæg i Valby Bladet og Lokalavisen Valby i maj 2010 om den stærkt generende gennemkørende trafik i Valby og det kommende planarbejde for bydelens trafikafvikling afsendte Kjeld A. Larsen 11. maj **en mail** og afleverede tillige eksemplarer af de omtalte blade på Rådhuset til teknik- og miljøborgmesteren for at gøre opmærksom på bydelens belastende trafiksituation.

I **et svar** dateret 27. maj besvarede Bo Asmus Kjeldgaard henvendelsen, idet han erklærede, at den kommende trafikplan ikke har til formål at skabe mere biltrafik, og udtrykker samtidig følgende synspunkt på forslaget om at forsyne bydelen med en letbane:

"En letbane, som det nævnes i det fremsendte læserbrev, vil måske kunne styrke den kollektive trafik, men er samtidig en så stor investering i både etablering og drift, at det formodentlig er urealistisk som lokal løsning i Valby, endside København. Derfor vil det være busdriften, der også fremover skal løse den kollektive transportopgave i Valby."

Letbanedrift har således fortsat ringe bevågenhed blandt Københavns politikere.

Valby Lokaludvalg fik i forbindelse med sin bydelsplan udarbejdet **en forundersøgelse for en letbane gennem Valby**. Letbanerapporten blev i december 2010 videresendt til Københavns Kommune.

Den 1. marts 2011 blev afholdt et **offentligt møde på Carlsberg om letbaneplanerne**, hvor næstformanden for Valby Lokaludvalg Michael Fjeldsø præsenterede forslaget til en letbaneforbindelse, og hvor den deltagende teknik- og miljøborgmester Bo Asmus Kjeldgaard anstillede sig positiv over for projektet.

"Grøn mobilitet", starten til en ny trafikplan for Københavns Kommune

Københavns Kommune har i god tid startet en dialog med borgerne om udvikling af en ny trafikplan, som under navnet "Grøn mobilitet" skal signalere en ændret holdning til trafikudvikling i kommunen. Desværre er nøgleordet blevet mobilitet og ikke tilgængelighed, således som RBT foreslår som trafikstrategisk udgangspunkt. Mobilitet signalerer mere af alt med en kaotisk udvikling som resultat, mens tilgængelighed signalerer en planlagt udvikling på overfladen med opprioritering af den kollektive trafik som krumtappen.

Deltagelse i workshoppen: "Udvikling af grønne transporttilbud i København"

Som et første led i arbejdet med udformning af transportstrategien "Grøn mobilitet" inviterede Københavns Kommune en lang række organisationer, herunder RBT, til en workshop "Udvikling af grønne transporttilbud i København" torsdag d. 20. maj i Dansk Designcenter. For RBT deltog Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen. På workshoppen arbejdedes i grupper, som hver afleverede en liste af forslag til grønne trafiktiltag til kommunens videre arbejde med trafikstrategien.

Deltagelse i workshoppen: "Adfærd der fremmer grøn mobilitet i København"

En række organisationer blev inviteret til endnu en workshop onsdag den 15. september 2010 i Njalsgade 37, hvor projektet grøn mobilitet under Teknik- og Miljøforvaltningen holder til. Projektleder for Grøn Mobilitet er Annette Kayser. Blandt de indbudte organisationer var FDM, som ved sin allestedsværende effektive medarbejder Torben Lund Kudsk satte sit præg på debatten til forsvar for de forfulgte bilister. Igen arbejdedes i grupper omkring tiltag til fremme af "grøn mobilitet". Fra RBT deltog Kjeld A. Larsen.

Deltagelse i konferencen om grøn mobilitet

Et hovedformål med denne tredje konference om grøn mobilitet, som fandt sted den 13. oktober 2010 i Festsalen på Københavns Rådhus, var at indhente inspiration fra udlandet og omsætte inspirationen til københavnske forhold. Efter velkomst ved teknik- og miljøborgmester Bo Asmus Kjeldgaard, et oplæg "Hverdagslivets mobilitet" ved Malene Freudendal-Pedersen fra RUC og en opsamling af ideer og forslag fra tidligere workshops ved Brian Hansen fra Teknik- og Miljøforvaltningen fulgte en række mere eller mindre brugbare oplæg fra teknikere i Østrig, Tyskland, England og Holland. Konferencens anden del omfattede arbejde ved 10 temaborde og en fremlæggelse af resultaterne fra grupperne. Den 3. november 2010 fik deltagerne sendt et fyldigt referat fra konferencen med en opsamling af de mange forslag fra temabordene. Fra RBT deltog Kjeld A. Larsen som rådets repræsentant i Indre By Lokaludvalg.

Åben skrivelse til kommunalpolitikere i Københavns, Frederiksberg kommuner og omegnskommunerne

Med udgangspunkt i de tre engelsksprogede rapporter om transport og drivhusgasudslip, som blev udgivet over sommeren 2010, udarbejdede RBT ved Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen et 4-siders notat til politikere i Københavns, Frederiksberg kommuner og omegnskommunerne samt i Region Hovedstaden og Region Sjælland med overskriften "**Hvorledes får vi reduceret transportens CO₂-udslip til 0?**" I notatet, dateret 8. september 2010, opridses de instrumenter (planlægning, regulering, økonomi, information og teknologi) og strategier (undgå at rejse, skift til alternativt transportmiddel og forbedr/optimer eksisterende vaner, teknologier og produkter), som kan anvendes i en politik, som tager sigte mod at reducere transportens klimabelastning. Notatet blev i stort omfang distribueret til de respektive råduse af de to forfattere på cykel.

Deltagelse i BVT julemøde – Københavns nyere byudvikling

Byplan, Vej og Trafik, BVT, en organisation under Ingeniørforeningen i Danmark, afholdt traditionen tro et julemøde i Ingeniørhuset den 25. november 2010 med et oplæg med titlen "**Københavns nyere byudvikling**" ved Holger Bisgaard, som er tidligere planchef i Københavns Kommune og bogaktuel med udgivelsen af "Københavns genrejsning i 1990-2010" på forlaget Bogværket. Fra BRT deltog Kjeld A. Larsen. På et spørgsmål om trafikplanlægning undrede den tidligere planchef sig over, at Københavns Kommune ikke er i gang med at planlægge en ny etape af et kollektivt trafiksystem efter metroringsens færdiggørelse i 2018. Den tilstedeværende planchef i kommunens Økonomiforvaltning, Søren Elle, replicerede, at det er man da skam i gang med i et nedsat embedsmandsudvalg, som inden sommerferien skal offentliggøre sine ideer for politikere og offentligheden, og at tankerne også indbefatter letbaner. Vi ser med spænding frem til denne offentliggørelse.

Deltagelse i konferencen "Er København klar til en betalingsring?"

Konferencen "**Er København klar til en betalingsring?**", som blev afholdt den 10. februar 2011 i Ingeniørhuset, var arrangeret i et samarbejde mellem Byplan, Vej & Transport og Automobilteknisk Selskab. Konferencen omfattede en række oplæg, herunder oplæg om erfaringer fra betalingsringe i Stockholm og Oslo, om lokalisering af betalingsring i København og dens påvirkning af trafikken og en afsluttende paneldebat med politikere fra Borgerrepræsentationen. Blandt de fire politikere var to tilhængere af en betalingsring: teknik- og miljøborgmester Bo Asmus Kjeldgaard fra SF og Jesper Christensen, gruppeformand for S, og to modstandere: kultur- og fritidsborgmester Pia Allerslev fra V og teknik- og miljøudvalgsmedlem Jacob Næsager fra C.

Deltagelse i radiointerview i Radio Karen

RBT tog mod en invitation til at deltage i et to timers interview om problemerne forbundet med transportudviklingen fra Susanne Mortensen tilknyttet lokalradioen Radio Karen, som har sin base i Karens Minde Kulturhus i Sydhavnen. Både Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen deltog den 17. februar 2011 i interviewet og den efterfølgende snak med lytterne. Susanne Mortensen havde lavet et gedigent forarbejde på baggrund af tilsendt materiale forud for interviewet.

Deltagelse i arrangementet "Det Nye Nørreport – Et Columbusæg"

I oktober 2009 udpegede en enstemmig dommerkomite et team bestående af Public Arkitekter a/s, der er totalrådgivere, med en række firmaer som underrådgivere (arkitektfirmaet COBE, ingeniørfirmaet Grontmij | Carl Bro samt det østrigske lysfirma Bartenbach LichtLabor) som vinder af den internationale projektkonkurrence om fornyelsen af Nørreport Station, et projekt som forventes at stå færdigt i 2014. På et møde arrangeret af Byplan, Vej og Trafik under IDA i Ingeniørhuset den 15. marts 2011 fremlagde projektleder hos Public Arkitekter, Søren Rasmussen, tankerne bag designet af projektet og udfordringerne i konstruktionsfasen. Målt på antallet af passagerer er Nørreport Danmarks største station. Projektets største udfordring er løsning af cykelparkeringsopgaven, idet pladsen skal rumme over 9.000 parkerede cykler. Hovedideen er placering af forsænkede "cykelbede" hen over pladsen. Designet virker spændende og velgennemtænkt.

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. 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 Sørerne, 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. Bent Lohmann fra Nansensgade Netværk blev valgt som formand for lokaludvalget. For hvert medlem er indstillet to suppleanter, for RBTs vedkommende HansHenrik Samuelsen som 1. suppleant og Ivan Lund Pedersen som 2. suppleant.

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 hørings svar 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 perioden marts til august 2010 blev der gennemført en "**Evaluering af lokaludvalgene i København**" udført af ALS Research for Københavns Kommune. Formålet var at få belyst, hvilke dele af lokaludvalgenes opgaveløsning der fungerer, og hvilke der kan forbedres. På baggrund af høringer om evalueringens resultater i lokaludvalgene og efterfølgende drøftelse i kommunens Økonomiudvalg er det blevet pålagt Økonomiforvaltningen at udarbejde **forslag til ændringer i lokaludvalgs konceptet**, herunder nye valgbarhedsregler, om bopælspligt for medlemmer, om muligheder for at nedsætte arbejdsgrupper og nyt koncept for bydelsplanlægning. Ændringerne forventes at være vedtaget med udgangen af 2011. I forbindelse med kommunens budgetforhandlinger omkring årsskiftet 2010/2011 var der fare for, at miljøpunkterne ville blive nedlagt. Løsningen på miljøpunkternes fortsatte eksistens blev, at de enten bliver lagt ind under lokaludvalgene eller kontraktligt forpligtet i forhold til lokaludvalgene.

I 2010-11 har Indre By Lokaludvalg været i gang med at udforme en **bydelsplan** på baggrund af en borgerdialog med bydelens borgere og gæster og i samarbejde med Økonomiudvalget i Københavns Kommune. Specielt har lokaludvalgets Byudviklingsgruppe, som RBTs repræsentant Kjeld A. Larsen er tovholder for, været travlt beskæftiget med bydelsplanprocessen.

Lokaludvalget afholder møder en gang om måneden, i Det Grønlandske Hus i Løvstræde. Lokaludvalget har et sekretariat omfattende tre personer: Christian Christensen (sekretariatsleder), Camilla Aae som barselsvikar for Tine Malm (bydelsplankoordinator) og Lene Bislev (kommunikationsmedarbejder), 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 startredegørelser (går forud for udarbejdelse af lokalplanforslag) og lokalplansforslag forelægges LU, som har brugt megen energi på at arrangere borgerhøringer og udarbejde hørings svar. De mest dramatiske borgermøder har drejet sig om støjforurening fra trafikken og nattelivet i Indre By. Det store arbejde har bestået i – i dialog med borgerne - at udarbejde visioner for havneområdet, middelalderbyen og bydelsplanen og senest forslag til Kommuneplan 2011. 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. På nuværende tidspunkt ser det ud til, at lokaludvalgenes eksistens er sikret, på trods af manglende velvilje fra enkelte politikere, herunder Venstres kultur- og fritidsborgmester Pia Allerslev.

Eksempel på aktivitet på trafikområdet

Deltagelse i workshop "Cykelsuperstier i Hovedstadsområdet"

På workshoppen 13. august 2010, arrangeret af Center for Trafik ved projektleder Maria H. Streuli, deltog repræsentanter for lokaludvalgene med det formål at diskutere et kommunalt oplæg til lokalisering af supercykelstier og forslag til alternative ruter. For Indre By Lokaludvalg deltog Kjeld A. Larsen

Deltagelse i udarbejdelse af hørings svar til Kommuneplanstrategi

I Indre By Lokaludvalgs hørings svar til "**Den tænkende storby. Københavns Kommuneplan 2009**", som blev vedtaget på et lokaludvalgsmøde den 14. oktober 2010, rummer sammenfatningens punktopstilling adskillige forslag til en styrkelse af den kollektive trafik og en reduktion af den gennemkørende trafik.

Deltagelse i borgermøde om støjforurening og udarbejdelse af hørings svar til Støjhandlingsplan 2013

I samarbejde med Kåre Press-Kristensen fra Det Økologiske Råd arrangerede Indre by Lokaludvalg og Miljøpunkt Indre By & Christianshavn den 17. november 2011 i Hovedkassen på Københavns Rådhus et **debatmøde** med et politikerpanel om støjgener med titlen "**Kan du høre hvad du tænker?**". Arrangementet omfattede følgende oplæg: velkomst ved Kjeld A. Larsen, "Støjforurening – problemer og løsninger" ved Kåre Press-Kristensen og "Kommunens støjhandlingsplaner" ved Lone Reiff fra Miljø- og Teknikforvaltningen. I **hørings svaret** til Støjhandlingsplan 2013 for Københavns Kommune blev bl.a. foreslået følgende strategier til reduktion af trafikstøj: en trafikregulering med reduktion af trafikken gennem byen, udarbejdelse af strategier for tung trafik med forbud for lastbiler om natten, hastighedsbegrænsning på 40 km/t, begrænsning af vejbanerne til én kørebane i hver retning og styrkelse af den kollektive trafik med satsning på eldrevne busser eller letbane på indfaldsvejene.

Deltagelse i bydelsplanprocessen, herunder borgerinddragelsesaktiviteter

Indre By Lokaludvalg har indkøbt en pølsevogn og omdannet den til en mobil debatvogn, som bruges i borgerinddragelsesarbejdet. Op mod 5.000 borgere har via besvarelse af spørgeskemaer ved debatvognen leveret bidrag til udarbejdelse af bydelsplanen.

Blandt de mange borgermøder kan nævnes:

Åbningsdebatmøde med titlen **"Hvor skal vi hen, Indre By"** den 29. november 2010 på Borups Højskole med indledende oplæg ved digteren Søren Ulrich Thomsen, forfatteren Peter Olesen, Christian Have fra Wonderful Copenhagen og præst for de hjemløse Asser Skude.

Borgermøde med titlen **"Trafik i Indre By"** den 25. januar 2011 i Indre By Lokaludvalgs lokaler, Rådhuspladsen 77, med oplæg om Trafikværkstedets Københavnervision ved Lars Barfred, om Bynet 2018 ved Jakob Keinicke Sørensen fra Københavns Kommunes Økonomiforvaltning og om Københavns Kommunes kommende trafikstrategi Grøn mobilitet ved Axel Thrige Laursen.

Debatarrangement **"Dine cykeldrømme for Indre By"** ved debatvognen opstillet den 27. januar 2011 ved Nørreport Station.

Fælles borgermøde afholdt af de to lokaludvalg Indre By og Christianshavn den 26. februar 2011 på Nordatlantens Brygge med temaet **"Sæt dit præg på havn og trafik"**, hvor bl.a. Lars Barfred holdt oplæg om Trafikværkstedets trafikvision for Indre By og Christianshavn.

"Byg dit byrum i Indre By", debatmøde og workshop den 24. marts 2011 i Rundetårn med oplæg ved Tina Saaby, stadsarkitekt ved Københavns Kommune, og Lene Brix, arkitekt og partner i Claus Bjarrum Arkitekter.

"Hjemløs i København", debatmøde med og om de hjemløse den 31. marts 2011 ved Bispetorvet.

"Afsluttende borgermøde", den 30. april 2011 i Vartov præsenterede Indre By Lokaludvalg udkastet til en bydelsplan for Indre By på et afsluttende borgermøde.

Internt RBT-arbejde

Arbejdsprogram 2010-2011

1. Holde gløden i NGOernes Trafikværkstedet og stræbe mod at levere et tilfredsstillende produkt til offentligheden december 2010
2. Udforme en holdning til og strategi for indpasning af elbiler/hybridbiler i det danske transportsystem
3. En styrkelse af sekretariatsfunktionen, herunder opgradering af den elektroniske kommunikation med omverdenen og ansøgning om fondsmidler
4. En fortsat synlighed hos de besluttende myndigheder via udarbejdelse af hørings svar, pressemeddelelser, demonstrationer o.l.

Vedtagelsen blev ledsaget af nedenstående begrundelser:

Ad. 1: Trafikværkstedet er Rådets seneste initiativ, som opfylder vor rolle som en NGOernes paraplyorganisation på trafikområdet. Jo bredere fundament, desto større påvirkningspotentiale i forhold til den omverden, som vi ønsker at påvirke.

Ad 2: Vi er så småt ved at påbegynde den nødvendige diskussion af de nye brændstofpotentialer, som af mange opfattes som midlet til at fortsætte en trafikudvikling baseret på individuel motoriseret transport. Den udviklingstendens skal Rådet problematisere og pege på alternative – og attraktive - udviklingsveje.

Ad 3: Elektronisk kommunikation er et væsentligt påvirkningsmiddel, som vi i den grad skal opgradere for at realisere påvirkningspotentialet. Støtte fra fonde skal bl.a. hjælpe os til en løbende opgradering og skabe baggrund for deltagelse i konferencer, seminarer, demonstrationer o.l.

Ad 4: Den vigtigste funktion i forbindelse med udarbejdelse af hørings svar er læringsprocessen: vi sætter os grundigt ind i den komplekse trafikale verden og skærper vores argumentationsevne. Vi skal blive bedre til over for offentligheden at servere kortere uddrag af vores hørings svar, og vi skal diskutere andre påvirkningsmuligheder end den skriftlige, eksempelvis demonstrationer.

Gennemførelse af arbejdsprogrammet

Det må konstateres, at RBT i den forløbne rådsperiode kun delvis har levet op til sit arbejdsprogram. Specielt er vi ikke kommet videre med opgradering af den elektroniske kommunikation og ansøgning om støtte til vore aktiviteter, således at vi har tilstrækkelige midler til at deltage i de mange og ofte dyre konferencer. Ofte lægger rådsmedlemmer penge ud af egen lomme til betaling af rejser og deltagergebyr. Det er ikke rimeligt.

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 én 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, Kjeld A. Larsen, RBT, og i de seneste måneder Lars Barfred, trafikmedarbejder i Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, har varetaget planlægning af arbejdet mellem møderne.

På sit ordinære møde den 11. november 2010 bevilgede Indre By Lokaludvalg 50.000 kr. i forbindelse med Trafikværkstedets ansøgning om støtte til "Trafikværkstedet – en vision for Indre By", den såkaldte Københavnervision. Arbejdet med trafikvisionen blev udført vinteren 2010/2011 af trafikmedarbejder Lars Barfred i Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, Rådhuspladsen 77. Det meget visionære projekt blev fremlagt i form af en powerpoint præsentation ved flere lejligheder, herunder et trafikstrategimøde mellem Indre By Lokaludvalg og to forvaltninger i Københavns Kommune. En endelig præsentation i form af et pdf-dokument blev afsluttet i april 2011.

Trafikværkstedets fortsatte eksistens, herunder arbejdsområder, er uafklaret.

Organisatorisk

På generalforsamlingen valgtes følgende til Rådet, som er **foreningens bestyrelse**: Jimmy Flindt, Ole Iskov, Kaj Jørgensen, Leif Mogens Kajberg, Kjeld A. Larsen, Ivan Lund Pedersen, HansHenrik Samuelsen, Bruno Schwede, Hans Ove Stiig, Gunnar Bjørn Thomsen, Niels M. Uldall, Karl Vogt-Nielsen og med Søren Christensen som suppleant. Jens Junghans blev genvalgt til revisor.

På generalforsamlingen vedtoges at udsende en pressemeddelelse vedrørende trafiksikkerhed. Baggrunden var, at FN d. 2. marts 2010 proklamerede et årti for forbedring af trafiksikkerhed fra 2011-2020, og at Danmark har nordisk rekord i trafikdræbte pr. kørt milliard kilometer. Pressemeddelelsen "**Støt FNs trafiksikkerheds-årti**" blev afsendt 30. marts, underskrevet af rådsmedlemmerne Kjeld Allan Larsen og Bruno Schwede.

Konstituering og udsendelse af beretning

På første rådsmøde efter generalforsamlingen konstituerede Rådet sig med Kjeld A. Larsen som formand, Leif Kajberg som næstformand og pressesekretær, HansHenrik Samuelsen som sekretær og Hans Ove Stiig som kasserer, og den på generalforsamlingen vedtagne beretning blev efterfølgende udsendt til medlemmerne.

Foreningens **medlemstal** er nu på 55, hvoraf 16 endnu ikke har betalt kontingent for 2011. Medlemstallet er fortsat alt for beskedent.

Udarbejdelse af logo

RBT har nu fået tegnet et logo, idet grafiker Mette Plesner vederlagsfrit løste opgaven på en fornem måde.

RBT-e-mailadresser

RBTs kasserer Hans Ove Stiiig har fået reserveret efternavn til RBT-e-mailadresser: @bæredygtigtrafik.dk

Fondsansøgninger

Det begyndende arbejde med at søge om finansiel støtte til rådets arbejde har givet et enkelt positivt resultat, nemlig 5.000 kr. fra Dansk Jernbaneforbund per 23. april 2010. Vi takker meget for påskønnelsen, som lover godt for det videre samarbejde med jernbaneforbundet. Det kunne tyde på, at vi bør lægge os mere i selen med at udforme ansøgninger til støtte for vort arbejde. Indtil videre er det alene Leif Kajberg, som har gjort en indsats med udformning af fondsansøgninger.

RBT har selv modtaget en ansøgning om støtte, fra filminstruktør Jesper Vidkjær Rasmussen, som den 26. juni anmodede om støtte til færdiggørelse af novellefilmen Tonny, der har flugtbilisme som tema. Med en beklagelig forsinkelse kunne vi den 7. august meddele ansøgeren, at vi ikke råder over støttemidler.

Strategi for elbiler

Leif Kajberg fungerer som tovholder for indsamling af materiale og dokumentation om elbiler i en e-mappe med henblik på senere bearbejdelse, systematisering og strategiformulering på området.

Intern debat om DSB S-togs installering af tv-skærme/monitorer i samarbejde med reklamebranchen

Debatten i medierne august-september 2010 om DSB S-togs nye påhit med opsætning af tv-skærme og dermed tvangsindlæggelse af trafikanterne til reklamer i form af både billeder og lyd resulterede i en intern debat og en diskussion om at tilføje en ny funktion til RBTs virke: som brugerorganisation. Som resultat af den megen kritik fjernede DSB S-tog lyden, men ikke billederne! I løbet af året afklaredes vores holdning: vi har ingen kræfter til at varetage en sådan ny funktion.

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 høringsvar, fremstød over for lokalpolitikerne, Klimakommissionens rapport, lokalbanernes bevarelse, herunder Vestbanen, trafikudvikling på Sjælland, deltagelse i Velo-city Global, elbilstrategi i Danmark, deltagelse i konference arrangeret af JMOM i Århus, planlægning af RBTs strategimøde, deltagelse i GNBO, deltagelse i Indre By Lokaludvalg, Trafikværkstedet, udarbejdelse af logo, arbejdsprogram og planlægning af generalforsamling.

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 perioden 2009-2011 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
Maj 2011

