

Beretning 2011

Rådet for Bæredygtig Trafik

Rådet for Bæredygtig Trafiks elvte ordinære generalforsamling 30. april 2012

Helle Thorning-Schmidt på pressemødet tirsdag d. 21. februar 2012

”Det eneste, jeg kan sige, er, at der kommer en rigtig god løsning i morgen”

Den trafikpolitiske situation

I dette års beretning omkring den trafikpolitiske situation vil jeg trække tre fænomener frem, som er blevet stærkt diskuteret i det forgangne år: på det internationale niveau drejer det sig om **forventningerne om en stærkt stigende bilpark og adgang til nye fossile brændsler**, som ikke var rentable tidligere, og på det nationale niveau drejer det sig om **betalingsringens forlis og en forstærket debat om indførelse af letbaner i Danmark**, nu også i København.

Vækst i bilpark og olieudvinding

I internationale rapporter og artikler i årets løb rettes opmærksomheden mod, at efterspørgslen efter personbiler fortsat vil stige voldsomt, fra det nuværende antal på godt en 1 mia. til omkring det dobbelte om ca. 40 år, til trods for stigende oliepriser og miljøkonsekvenser, herunder stigende CO₂-udslip. Den skammelige udnyttelse af olieskifre ser nu ud til at forlænge den fossile æra til fordel for yderligere vækst i bilismen. Elbilen ser ikke ud til at få det kommercielle gennembrud foreløbig, men måske kan elcyklen nå at manifeste sig som et delvis alternativ på det korte sigt, således som det kinesiske eksempel viser. Nedenstående resuméer fra udvalgte rapporter og artikler belyser problematikken:

”Rekord mange biler på verdens veje”

Sådan lød overskriften d. 1. september fra nyhedsbureauet TreeHugger. Ifølge en analyse foretaget af det amerikanske bil-fagblad Ward's var der nu over en milliard biler på vejene rundt om i verden, en stigning fra 980 millioner ved udgangen af 2009. Det svarer til en bil for hver syvende person på verdensplan. Antallet af biler forventes at fordobles over de næste 40 år. Eksplosionen i antallet af biler kommer fra Kina, og efterspørgslen er begyndt at sprede sig til både Indien og Brasilien. Det påpeges, at både brugen og fremstillingen af dem kommer til at forurene rigtig meget. De mange biler vil udvide den globale efterspørgsel efter olie, hvilket vil sætte gang i produktionen af mere ”beskidte” former for olie, som f.eks. tjæresand.

Resumé vedrørende transportsektoren fra IEAs ”World Energy Outlook 2011”

”All of the net increase in oil demand comes from the transport sector in emerging economies, as economic growth pushes up demand for personal mobility and freight. Oil demand (excluding biofuels) rises from 87 million barrels per (mb/d) day in 2010 to 99 mb/d in 2035. The total number of passenger cars doubles to almost 1,7 billion in 2035. Sales in non-OECD markets exceed those in the OECD by 2020, with the centre of gravity of car manufacturing shifting to non-OECD countries before 2015. The rise in oil use comes despite some impressive gains in fuel economy in many regions, notably for passenger vehicles in Europe and for heavy freight in the United States. Alternative vehicle technologies emerge that use oil much more efficiently or not at all, such as electric vehicles, but it takes time for them to become commercially viable and penetrate markets. With limited potential for substitution for oil as transportation fuel, the concentration of oil demand in the transport sector makes demand less responsive to changes in the oil price (especially where oil products are subsidized).”

Eksplosiv udvikling af personbiler i Kina – og elcykler

Ifølge en artikel af David Tyfield ”Could China redefine the car?” i tidsskriftet Chinadialogue d. 1. marts 2012 er antallet af personbiler vokset eksplosivt i Kina, fra 9,2 mio. i 2004 til 40,3 mio. i 2010. Kina er dermed blevet verdens største bilmarked, og væksten forventes fortsat at stige med 7-8 % om året. Såfremt den amerikanske bilejerskab skulle gælde for Kina, så ville det betyde ca. 970 mio. biler, som ville have et olieforbrug svarende til 102 % af verdens nuværende olieproduktion. Dette urealiserbare perspektiv er en del af baggrunden for, at den kinesiske regering har forsøgt at få introduceret elbilen på det kinesiske

marked, men denne strategi er slået fejl. Imidlertid er samtidig et andet transportmiddel tordnet frem i form af elcyklen, i alt omkring 120 mio. i 2010. Der er denne udvikling, som får artiklens forfatter til at stille det væsentlig spørgsmål: vil det være muligt at redefinere bilen i retning af en elcykel?

Den fossile æra forlænges

"Vi borer over det hele nu"

I en artikel med ovenstående overskrift i Information d. 3. april 2012 beskriver Jørgen Steen Nielsen, hvorledes USA under præsident Obamas ledelse er på vej til at bringe USA op som verdens største olieproducent. Det drejer sig bl.a. om udnyttelsen af olieskifre, som tidligere var en uprofitabel forretning, og derfor vil forlænge olieæraen endnu en stund til skade for natur og klima. Jørgen Steen Nielsen citerer fra præsidentens tale **før valget**:

»Vi ved, at vi ikke kan opretholde en fremtid baseret på et brændsel, som hurtigt forsvinder (...) Vi kan simpelthen ikke – som senator McCain gør – lade som om, vi kan bore os vej ud af problemerne. Vi har brug for et meget dristigere og meget mere stortilæst sæt af løsninger. Vi er nødt til at forpligte os seriøst og på nationalt plan til at udvikle nye energikilder, og vi er nødt til at gøre det straks (...) At bryde vor afhængighed af olie er en af de største udfordringer, vor generation nogensinde vil møde.

Og på vej ind i **den påbegyndte valgkamp** under et besøg i den lille by Cushing i Oklahoma, mødestedet for de store olierørledninger i USA:

"Gennem de seneste tre år har jeg givet min regering besked på at åbne millioner af acres for olie- og gasefterforskning i 23 stater. Vi åbner mere end 75 pct. af vore potentielle olieressourcer til havs. Vi har firedoblet antallet af borerigge i drift til et rekordniveau. Vi har etableret så mange nye olie- og gasrørledninger, at de kan nå rundt om Jorden og mere til,« sagde præsidenten, stående mellem stabler af olierør. »I dag, under min regering, producerer USA mere olie end på noget tidspunkt i de seneste otte år. Så vi borer over det hele, lige nu,« fastslog Obama. Og Cushing-boerne jublede."

Der er nu ved at komme fuld fart på olieudvinding fra olieforekomster, som indtil nu har været økonomisk uinteressante, så som olieforekomster på dybt vand i Den Mexicanske Golf, i det arktiske hav ud for Alaska og ikke mindst enorme skiferforekomster i stater i det centrale USA:

"Længe har denne såkaldt 'ukonventionelle' olie og gas været anset for teknisk og økonomisk utilgængelig og derfor holdt ude af de internationale reserveopgørelser. Olieprisstigninger og ny teknologi i fællesskab har imidlertid ændret på det. Nu bruger olieselskaberne den kontroversielle 'fracking'-teknik til at hente de fossile råstoffer ud af skiferen: Ved at pumpe vand tilsat en række specielle kemiske stoffer ned i horisontale borer i skiferlagene kan man skabe så voldsomt et tryk, at bjergarten sprækker – danner frakturer – hvorved den hårdt bundne olie eller gas bliver tilgængelig for oppumpning. Det kræver meget store mængder vand og megen energi, det giver en masse spildevand, risiko for kemisk forurening samt øget CO₂-udledning, og derfor møder teknikken stærk modstand blandt amerikanske miljøfolk. Men for olieindustrien og dens små og store investorer er dette muligheden for et gigantisk olie- og gaseventyr, der har åbnet sig."

Betalingsringens forlis

Den store nationale historie på trafikområdet blev den ulykkelige udgang på løftet om en betalingsring omkring København. Forliset førte til en del selvbekendelse hos NGO'erne: vores indsats var utilstrækkelig. Jeg vil betragte denne opfattelse som en myte. De traditionelle modstandere (DI og FDM) fik en stærk medspiller mod ringens indførelse inden for "egne rækker" hos Socialdemokraterne: en alliance mellem nye sjællandske borgmestre og topfolk inden for Metal. Til illustration af begivenhedsforløbet omfatter beretningen (det nationale/statslige niveau) et længere afsnit: "**Historien om en betalingsrings forlis**", mens de mange bidrag fra NGO'ernes, herunder RBTs side i kampen for etablering af en betalingsring ses i beretningens efterfølgende afsnit "**Indsatsen for indførelse af betalingsring**".

Debatten om indførelse af letbaner i hovedstadsområdet

En letbaneinitiativgruppe under de københavnske lokaludvalg fik produceret en kritisk modrapport med titlen "**Metro, letbaner – og trængselsafgiften**" til den officielle screeningsrapport "**Udbygning af den kollektive trafik i København**" fra Center for Byudvikling under kommunens Økonomiforvaltning. Den officielle rapport peger ensidigt på mere metroudbygning frem for satsning på letbaneløsninger. Via en

politikerhøring i januar 2012 i BRT regi, hvor de to rapporter blev fremlagt og diskuteret, bidrog RBT formodentlig til en mere nuanceret opfattelse hos politikerne, hvad letbaner er, og hvordan en letbanesatsning kan bidrage til en løsning af en række påtrængende trafikproblemer. Men der er fortsat stærk modstand mod at introducere letbaner i de indre tæt beboede bydele. I beretningen redegøres for letbanegruppens arbejdsindsats i afsnittet **Deltagelse i Indre By Lokaludvalg: "Letbaneinitiativgruppe under lokaludvalgene udarbejder letbanerapport"**, mens rapporteringen om Københavns Kommunes screeningsrapport og den af RBT arrangerede politikerhøring kan læses i afsnittet **Københavns og Frederiksberg kommuner** (Begivenheder og Rådets handlinger)

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 RBT's indsats på de omtalte niveauer.

Det internationale niveau

Begivenheder:

HH-forbindelser

"Svensk regering vil have to tunneller mellem Helsingør og Helsingborg"

I en artikel af Birgitte Marfelt i Ingeniøren d. 11. november 2011 fastslås det, at en tunnel til to persontog mellem Helsingør og Helsingborg og en sydligere tunnel til godstog og personbiler nu er opprioriteret til en del af den officielle svenske infrastrukturplanlægning. Trafikverket har i undersøgelsesrapporten "Ny fast forbindelse over Øresund" konstateret, at Øresundsbroens jernbanekapacitet snart er opbrugt, hvorfor bygning af de to tunneller er nødvendig. Trafikverket vurderer, at hvis forbindelsen er klar i 2030, vil 28.000 personer dagligt tage tog, og 21.000 personbiler, 2.000 lastbiler og 75 godstog vil krydse sundet i den sydlige tunnel. Rapporten ser det som en væsentlig forudsætning for HH-forbindelsernes succes, at der etableres en ny tog- og motorvejsforbindelse fra Helsingør, nord og vest for de eksisterende linier, dvs. en ny ring 5. Godt nok er en af intentionerne at få mere gods fra vej til skinner, men projektets gennemførelse vil bidrage til at ødelægge sjællandske naturværdier og - i forlængelse af Femernbælt broens færdiggørelse - bringe endnu mere transitgoods mellem Skandinavien og Tyskland over Sjælland, gøre Sjælland til **Nordens Alpepas**.

"Henrik Dam om behov for HH-tunneler: Ro på!"

I en opfølgende artikel af Birgitte Marfelt i Ingeniøren d. 14. november 2011 bringes den danske transportminister Henrik Dam Kristensens reaktion på banen: "Undersøgelsen viser, at det er et meget omfattende og kompliceret projekt, der kræver meget omfattende investeringer til en ny vej og baneforbindelse fra Helsingør uden om København", og at "Undersøgelsen viser, at der ikke er noget akut problem på Øresundsbroen. Men at der på kortere sigt er behov for at udbygge Øresundsbroens landanlæg". Så indtil videre har den danske regering lagt tunnelanlægsprojektet i venteposition.

"Trafikforsker: "Vi har ikke brug for to HH-tunneller""

I endnu en opfølgende artikel af Birgitte Marfelt i Ingeniøren d. 19. november 2011 med ovenstående citat slår trafikforsker Per Homann Jespersen fast i et interview, at det er håbløst at anlægge vej- og baneanlæg, hvor de rige og beslutningstagerne bor. Per Homann Jespersen drager undersøgelsernes præmisser i tvivl: "Øresundsbroen har masser af kapacitet til personbilerne længe endnu. Tunnellerne vil skabe mere direkte forbindelser. Men det er svært at se det reelle behov." RBT er ganske enig med RUC-forskeren.

"Dansk modspil til HH-tunneler: Byg en godstunnel til Peberholm"

Det dyre svenske udspil om to tunnelforbindelser mellem Helsingør og Helsingborg fik et nyt udspil fra de to DTU trafikforskere Alex Landex og Otto Anker Nielsen, således som det fremgår af ovenstående overskrift i endnu en artikel af Birgitte Marfelt i Ingeniøren d. 21. november 2011. De to forskere foreslår, at man skal bygge én tunnel til biler og persontog mellem de to byer, og samtidig skal man udvide Helsingørmotorvejen med en ekstra bane og anlægge en dobbeltsporet jernbane til persontog ved siden af, dvs. ingen ny Ring 5. De to forskere foreslår tillige, at når behovet opstår for at transportere mere gods, så kan man bygge en ny godstunnel fra Peberholmen til syd for Kastrup og videre til den kommende København-Køge-Ringsted bane.

En særlig godstogsforbindelse vil løse det største problem forbundet med Øresundsbroen, nemlig at passagertog indhenter godstog. Otto Anker Nielsen tilføjer dog: "Men det er spørgsmålet, om så stor en investering er hensigtsmæssig, alene for at svenske godstog kan køre igennem Danmark." Og "For at få effekt på godstrafikken mellem Sverige og Tyskland vil det kræve ganske betydelige yderligere investeringer, både en ny dobbeltsporet bro over Storstrømmen og udvidelse af flaskehalse omkring stationer som Ringsted."

Rådets handlinger:

Deltagelse i IEA cheføkonom Fatih Birols præsentation af en dystre World Energy Outlook 2011

Efter præsentationsarrangementet, som fandt sted d. 15. november 2011 i Mogens Dahl Koncertsal, sendte Kjeld A. Larsen følgende impulsive referat til sine rådskolleger:

"Jeg deltog i dag i præsentationsmødet af World Energy Outlook, arrangeret af Energistyrelsen og Dansk Energi. Det var noget af en oplevelse. Første indtryk: En stor del af de sortklædte ankom fra deres arbejdspladser i København til destinationen i taxa. Dernæst en række oplæg, hvoraf hovedparten af stor lødighed, herunder fra hovedtaleren Fatih Birol, som igennem adskillige år har været hovedskribent på IEAs World Energy Outlook. Også Martin Lidegaard holdt en fin indledende tale. Dernæst et yderst bureaukratisk oplæg fra Johannes Meier fra European Climate Conference og endelig et flot oplæg fra Anders Eldrup fra DONG (nu detroniseret direktør). Der var spørgerunder mellem og efter de forskellige seancer, og jeg forsøgte også adskillige gange at komme igennem med et spørgsmål. Interessant var, at de to arrangører fra Energistyrelsen og Dansk Energi alene gav ordet til sig selv og de mørkkledte med slips, som de var på fornavn med, mens jeg havde oplevelsen totalt at blive udelukket fra at kunne deltage i spørgelegen. Den sidst oplevelse var ret interessant, nemlig da oplægspanelet i en sidste runde skulle svare på spørgsmål. Det interessanteste spørgsmål var, hvordan man fra panelets side forestiller sig, at målsætningerne på klimaområdet kan nås. Et svar skilte sig klart ud, nemlig svaret fra Anders Eldrup, idet han svarede, at han kun kunne se at løsningen kan komme nedefra, ikke fra oven. Så lad os fortsat kile på: en minoritet blandt jakkesættene har tillid til, at vi kan gøre en forskel. Men det var en noget frustrerende sortie: på en og samme gang at være inviteret, men ikke være i stand til at deltage i festen. Det demokratiske underskud i korridorerne, hvor målsætning og planer på energi- og klimaområdet udtænkes er tilsyneladende stort.

Også Jens Junghans fra RBT rundsendte en række kommentarer til råds kollegerne om sin tanker i forbindelse med de dystre fremtidsperspektiver, som IEA analysen afstedkommer.

Deltagelse i "EcoMobility 2012 – Conference on sustainable transportation"

EcoMobility, som er en EU-støttet samarbejdsorganisation mellem universiteter, offentlige og private aktører fra begge sider af Øresund, oprettet med det formål "at skabe løsninger på morgendagens transport", afholdt en konference d. 27. marts 2012 på CBS. Programmet omfattede en række mere eller mindre progressive oplæg, set med bæredygtighedsbriller. Blandt de progressive var et oplæg af Kerstin Gustafsson fra Malmö: "Visions for Sustainable Transport in the Øresund Region", som bl.a. omfattede introduktion af superbuss konceptet og sporvogne i de tre største byer i Skåne, og et oplæg af Christer Ljungberg fra Trivector: "Quick Adaption to a Fossil Free Society – Smart Transport in the Øresund Region". Blandt de "sorte" bidrag kan nævnes et oplæg af Michael Svane fra DI Transport: "Green Transport – Green Growth", et helt igennem indholdsløst oplæg uden skyggen af forslag til grønne tiltag, et oplæg af Sten Wandel, professor ved Lunds Universitet: "Can Australian Intelligent Access Program (IAP) for High Capacity (HCT) Make Freight Transport in Europe Greener"?, som kort sagt gik ud på at slå et slag for ekstra store modulvognstogs indtog i Sverige og Danmark, og endelig et oplæg af Bo Mattiasson fra Lund Universitet: "Bio Fuelling Ourselves", et tvivlsomt oplæg om biomasse i transportsektoren. Fra RBT deltog Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen. Et kritisk spørgsmål til Michael Svane førte til, at Kjeld på stående fod blev inviteret til en 2 ½, ja endda en 3 dages konference hos DI transport, så han kunne briefes om DI's grønne transportprofil. Så den invitation venter vi fortsat på med stor spænding!

Statslige/nationale niveau

Begivenheder:

Ny transportminister efter Folketingsvalget september 2011 og nyt regeringsgrundlag

Ny transportminister efter FT-valget blev **socialdemokraten Henrik Dam Kristensen**, en af de få ministre med forudgående ministererfaring. En af hans største arbejdsopgaver bliver at få DSB på ret køl igen, og at få lagt grunden til gennemførelsen af en betalingsring omkring København, således som det fremgår af det opstillede regeringsgrundlag. Som bekendt kuldsejlede sidstnævnte projekt.

"Et Danmark, der står sammen, Regeringsgrundlag, oktober 2011"

Afsnittet "TRAFIK" har som overskrift "**Bedre fremkommelighed og mindre luftforurening**". Indledningvis fastslås det sædvanlige mantra, at høj mobilitet er en forudsætning for øget vækst, men at Danmark samtidig står over for nogle store udfordringer på transportområdet i form af trængsel og miljøproblemer, som skal løses:

"Danmark har brug for en ny trafikpolitik, som gør det lettere for danskerne at komme på arbejde og for virksomhederne at transportere deres varer. Et moderne samfund forudsætter høj mobilitet. Mobilitet er frihed for den enkelte, men også en forudsætning for vores velfærdssamfund. En mere effektiv og udbygget trafikal infrastruktur er derfor også en forudsætning for øget vækst.

Regeringen har endvidere som målsætning at gøre Danmark uafhængig af fossile brændstoffer. Derfor skal en ny transportpolitik sammentænke Danmarks infrastrukturelle og miljømæssige udfordringer.

Danmark står overfor en række udfordringer på transportområdet, hvor det er nødvendigt at tage fat på en ny måde:

- Danskerne spilder tusindvis af timer hver dag på grund af trængsel på vejene og på grund af forsinkede tog. Det mindsker mobiliteten og er dermed en forhindring for vækst.
- Der er en lang række vej- og baneprojekter som det ud fra en samfundsøkonomisk betragtning ville være fornuftigt at gennemføre. Det skal afdækkes, hvornår det er økonomisk fordelagtigt at anvende offentlig-privat partnerskab (OPP) til løsning af disse projekter, og i hvilket omfang det kan skabe råderum til andre investeringer.
- Transporten er årsag til en betydelig del af Danmarks samlede CO₂-udledning og en væsentlig del af den CO₂-udledning, der stammer fra ikke-kvote sektoren. Hertil kommer partikler, NO_x'er, og støj, som har sundhedsmæssige og miljøskadelige virkninger. Det er nødvendigt at nedbringe forureningen fra transportsektoren. Det er herunder **nødvendigt at lavere CO₂-udslip fra sektoren bidrager markant til at nå klimamålsætningerne.**"

Det opstillede **middelkatalog** til løsning af transportens udfordringer peger på, at regeringen ikke har i sinde at foretage en prioritering mellem investeringer i kollektiv trafik og bilinfrastruktur, blot teknologien er grøn. Opremsningen peger på, at **når det kommer til praksis, så får vi som altid mere af alt**. Eksempelvis peges på, at en omlægning af bilafgifterne skal være provenuneutral, hvilket jo ikke vil dæmpe væksten i biltrafikken.

"Regeringen vil føre en ny transportpolitik med klare målsætninger. Det skal være attraktivt for flere danskere at bruge den kollektive transport, det skal være billigere at købe en energirigtig bil og vi skal investere i nye veje og jernbaner, der giver vækst.

Et centralt virkemiddel består i at sikre, at der købes biler, der forurener mindre. Der er i særlig grad brug for at begrænse forureningen i byerne, hvor sundhedsskaderne fra forurening er størst.

Der er også brug for at begrænse stigningen i biltrafikken ved at få flere til at vælge den kollektive trafik, som er blevet voldsomt fordyret, og busdriften er mange steder, også i yderområderne, blevet forringet. Der er ligeledes brug for at få mere gods over på bane og skib.

Regeringen vil derfor:

- Fremsætte forslag til en provenuneutral reform af afgifterne på personbiler, der understøtter ovennævnte. Fritagelsen af elbiler for registreringsafgift forlænges til 2015
- Fremlægge en strategi for fremme af energieffektive køretøjer som hybrid plug-in, el-biler mm, som omfatter infrastruktur mm.
- Fremsætte forslag om en kilometerbaseret afgift på lastbiler, hvis provenu bruges på at gøre den kollektive trafik billigere og på investeringer i den kollektive trafik.

- Regeringen vil videreføre og udvide brugen af halvoffentlige selskaber til finansiering af større infrastrukturprojekter. Det skal afdækkes, hvornår det er økonomisk fordelagtigt at anvende offentlig-privat partnerskab (OPP) til løsning af offentlige infrastrukturprojekter, og i hvilket omfang det kan skabe råderum til andre investeringer.

- I det omfang der frigøres midler i eller til Infrastrukturfonden, vil regeringen arbejde for, at 2/3 af disse bruges til kollektiv trafik, herunder letbaner, og cykling og 1/3 til veje mv. Det svarer til fordeling af midlerne ved den oprindelige grønne transportaftale fra 2009. Regeringen ønsker at elektrificere større dele af jernbanenettet og arbejde for togforbindelser med væsentlig lavere rejsetid både indenlandsk og til og fra udlandet.

- Regeringen vil fremsætte forslag om en betalingsring i Hovedstadsområdet. Regeringen vil sikre en høringsfase og inddragelse af alle relevante interessenter.

Betalingsringen indføres for at nedbringe trængslen i og omkring Hovedstadsområdet. Indtægterne, som forventes at udgøre ca. 2 mia. kr., anvendes til bedre og billigere kollektiv trafik i og omkring Hovedstadsområdet.

Betalingsringen vil reducere biltrafikken, sikre bedre fremkommelighed på vejene og dermed spare borgere og virksomheder for kostbar tid, som i dag spildes i køer.

Desuden vil en betalingsring reducere luftforureningen og vejtrafikkens negative virkninger på sundheden.”

Den resterende del af trafikafsnittet rummer tiltag på cyklistområdet og øvrige trafiktiltag, herunder fortsat undersøgelse af en Kattégatforbindelse.

RBT har en stor opgave i at holde regeringen fast på de gode intentioner i regeringsgrundlagets trafikafsnit, herunder prioriteringen af den kollektive trafik og en kommende klimamålsætning på trafikområdet. Et vigtigt middel i regeringsgrundlaget, den planlagte betalingsring, er som bekendt allerede strandet.

Ny direktør og ny strategi for DSB

Afløser for Søren Eriksen som administrerende direktør for DSB blev i første omgang Christian Roslev. I forbindelse med sin tiltræden d. 12. august 2011 signalerede han i udtalelse til Berlingske Business en midlertidig afslutning på DSB's tidligere satsning i udlandet: ”Min opgave er at sikre gode produkter til de danske togkunder. DSB skal ikke eksperimentere med at køre tog i udlandet, men fremover i stedet fokuserer på at være dygtige i Danmark”, Sanne Wittrup: DSB dropper satsning i udlandet, Ingeniøren 12. august 2011.

Endnu engang valg af ny direktør for DSB

Da Christian Roslev valgte at forlade posten som DSB's direktør allerede i slutningen af oktober, blev Jesper T. Lok valgt som ny direktør for DSB i december 2011. Han blev dermed direktør nr. fem i løbet af året 2011. Lok, som kom fra rederivirksomheden Svitzer, har signaleret den samme politik som Roslev vedrørende kørsel i udlandet.

Historien om en trængselsrings forlis

Fair Løsning 2020

S og SFs fælles valgoplæg fra maj 2011 omhandlede også trafikorienterede forslag, heriblandt den forkætrede betalingsring.

Ivan Lund Pedersen sammenklippede oplæggets trafiktiltag og ledsagede dem med følgende kommentarer: ”Jeg har plukket hvad jeg har kunnet finde om mere eller mindre trafikorienterede forslag i Fair Løsning. Der er gode ting om trængselsafgift ved kørsel til København, større investeringer i grøn trafik og lavere takster i kollektiv trafik. Dårlige ting som bioethanol og sørme skrotningspræmie og en halv milliard til såkaldte miljøvenlige biler. Jeg mindes salig Svend Auken, der engang sagde de kloge ord: ”Ingen biler må blive billigere end i dag, for så får vi med det samme flere flerbilfamilier.” Det er just hvad der er sket de seneste 10 år. Biler er i forvejen blevet voldsomt meget billigere – set i relation til folks indtægter – lige siden 1980. Samtidig er bilafgifterne udhulet kraftigt pr. bil. Man tør kun tale om provenuneutral OMLÆGNING – ikke større afgifter på biler og benzin.”

Offentliggørelse af oplægget "Betalingsring i Hovedstaden – færre bilister og billigere billetpriser"

Oplægget blev fremlagt 21. august 2011 af Mikael Hansen i transportnyhederne.dk. Ifølge oplægget skulle betalingsringen placeres i Ring 2, taksten fastsættes til højst 25 kr. pr. passage, 1 mia. kr. årligt afsættes til nedsættelse af taksterne i den kollektive trafik i hovedstadsområdet og andre 1 mia. kr. årligt afsættes til investeringer i grøn trafik i hovedstadsområdet. Derudover anførtes årsagerne til og gevinsterne ved at etablere ringen.

Den borgerlige regering dropper alle planer om roadpricing

Ifølge en artikel "Regeringen dropper alle planer om roadpricing" af Nicolai Østergaard i Ingeniøren 24. august 2011 konstaterede transportminister Hans Christian Schmidt under et samråd i Folketingets Transportudvalg d. 23. august 2011, at et km baseret roadpricing projekt er bortfaldet. Denne konstatering kom på en forespørgsel fra Socialdemokraternes trafikordfører Magnus Heunicke om, hvilken kilometertakst regeringen havde tænkt sig at pålægge bilisterne i det roadpricing system, som regeringen i årevis har lovet at indføre. Begrundelsen for opgivelsen lød som følger:

"Det var lige fra begyndelsen en forudsætning, at den danske model for roadpricing skulle etableres efter den model, som hollænderne på daværende tidspunkt var i gang med at opbygge. Men hollænderne valgte helt at opgive deres eget projekt, og regeringen vil ikke selv gå i gang med at opbygge et dansk system". Ak ja, så let kan man løbe fra et useriøst løfte!

Otto Anker Nielsen og Niels Buus Kristensen: "En samfundsøkonomisk bommert"

De to transportforskere ved DTU Transport fik bragt en kronik med ovenstående overskrift i Berlingske d.21. september 2011. Kronikken havde følgende underrubrik: "**Bompengering**. Alle analyser af en bompengering i København viser, at de samfundsøkonomiske ulemper langt overstiger de samfundsøkonomiske fordele". Afslutningsvis peger forfatterne på udvikling af et strækningsbaseret kørselsafgiftssystem frem for "bompengeringen", selv om dette har en længere tidshorison.

"Regeringen sylter lovede kørselsafgifter for biler"

Kørselsafgifter for privatbilister var med i valgoplægget hos de tre partier i den ny regering i forbindelse med Folketingsvalget 15. september 2011, men i regeringsgrundlaget efter valget var kørselsafgifter ikke med, således som det fremgår af overskriften i en artikel af Ulrik Andersen i Ingeniøren d. 6. oktober 2011 med ovenstående overskrift. I underrubrikken uddyber journalisten synsvinklen således:

"Kørselsafgifter for hr. og fru. Danmark stod i regeringspartiernes valgprogrammer, men de var ikke med i regeringsgrundlaget, selvom det er den mest effektive måde at begrænse CO₂-udledningen på. Radikale lover, at de kommer". I artiklen informeres vi om regeringsgrundlaget på trafikområdet således:

"Regeringen ville godt nok reducere kongerigets CO₂-udledning med 40 procent i 2020 i forhold til 2006, og et 'markant bidrag' skulle komme fra transportsektoren. Men i stedet for kørselsafgifter til privatbilister, stod der, at regeringen ville lave en provenuneutral omlægning af bilafgifterne, arbejde for at lette introduktionen af el- og hybridbiler og lave en betalingsring omkring København."

"Busbilletter bliver billigere, når betalingsring giver overskud"

Udvandingen af valgoplægget hos de regeringsdannende partier i den ny SSFR regering fortsatte, således som ovenstående overskrift i en artikel af Andreas Lang Hedegaard i Ingeniøren d. 12. oktober 2011 viser. En af hensigtserklæringerne fra S og SF under valgkampen var at sænke billetpriserne i den kollektive trafik allerede fra 1. januar 2012. SF's trafikordfører Anne Bastrup forklarede journalisten om baggrunden for at ændre dette valgløfte på følgende måde:

"Jeg må erkende, at der ikke er penge til at starte det hele den 1. januar, men omvendt er det klart i regeringsgrundlaget, at når betalingsringen starter og giver indtægter, så vil billetpriserne også falde".

TØF-konference om Road Pricing og Kørselsafgifter

TØF, som stod som vært for konferencen i samarbejde med Siemens Mobility Division, Deloitte, FDM og DI Transport, blev afholdt d. 10. november 2011 på Scandic Sydhavnen. Det var primært de tunge drenges konference, hvor modstand mod betalingsringen skulle koordineres internt og i forhold til offentligheden. Transportministeren skulle have deltaget, men måtte melde afbud. Fra RBT sneg Kjeld A. Larsen sig ind til den dyre konference med det ene formål at høre transportministeren for første gang i offentligheden formulere sig om betalingsringsprojektet, men måtte skuffet forlade arenaen.

Notat med opsummering af pointer fra TØF konference om kørselsafgifter den 10. november 2011

Som opfølgning på TØF konferencen blev et fyldigt notat med ovenstående titel sendt til medlemmerne af Folketingets Transportudvalg, underskrevet af betalingsringsmodstander nr. 1, Michael Svane, formand for DI Transport.

Transportministeriets konference: "Bedre mobilitet – Konference om en trængselsafgift i Hovedstaden"

D. 5. december 2011 blev regeringens plan for introduktion af trængselsafgift præsenteret på en konference med ovenstående titel afholdt af Transportministeriet i Mogens Dahl Koncertsal. Efter transportministerens åbningstale "Vision for bedre mobilitet i hovedstadsområdet" fremlagde afdelingschef Søren Wille i sit oplæg "Miljøundersøgelser af modeller for en trængselsafgift" på ministeriets vegne resultatet af den opdaterede undersøgelse fra **Tetraplan: "Trængselsafgifter i Hovedstaden. Trafikmodelberegninger"**, november 2011, som regeringen støtter sig til i sit forslag for at introducere en trængselsafgift. Samtidig fremførtes for første gang ministeriets præference for lokalisering af ringen, nemlig ved kommunegrænsen, inklusive hele Amager inden for ringen, frem for langs Ring 2 eller langs Ring 3. Modstanderne af en betalingsring var stærkt repræsenteret på konferencen, eksempelvis Michael Svane, DI og Torben Kudsk, FDM. RBTs formand Kjeld A. Larsen var også inviteret med til det store slag og videresendte sine indtryk til sine kolleger i RBT umiddelbart efter konferencens afholdelse. Se nedenfor.

DI: Indsigt, Betalingsring om København giver minus for samfundsøkonomien

Med ovenstående overskrift fik den stærkeste af modstanderne af en betalingsring, Dansk Industri, med Michael Svane i spidsen, flikket en rapport sammen af chefkonsulent Annette Christensen. Rapporten, som blev udsendt af DI december 2011, forsøger at fraskrive nytten af en betalingsring ved at promovere en samfundsøkonomisk analyse baseret på begrebet "skatteforvriddning" fra COWI fra 2008. Det samfundsøkonomiske tab kommer DI/COWI frem til via nedenstående bizarre regnestykke:

"Provenuet fra betalingsringen indgår både som et plus og et minus i den samfundsøkonomiske analyse. Som et plus, fordi det er en indtægt for staten, men samtidig som et minus fordi, det er en udgift for borgerne. Samlet set knytter der sig dog et minus til provenuet i form af det såkaldte **skatteforvriddningstab**, der afspejler, at aktiviteten i samfundet påvirkes negativt, når der opkræves yderligere skatter og afgifter. På minussiden indgår omkostningerne til at anlægge og drive betalingsringen. Dertil kommer den samfundsmæssige omkostning ved, at provenuet fra brændstofafgifter bliver mindre, når der køres mindre. COWI's samfundsøkonomiske analyse viser, at en betalingsring giver et samlet samfundsøkonomisk tab på 4,5 – 7,8 mia. kr." Sådan!

"Betalingsring kan betale letbaner ved København"

Med ovennævnte overskrift præsenterede Søren Astrup i Politiken d. 6. december 2011 forslaget fra de to forstadsborgmestre Karin Søjbjerg Holst (A) og Søren P. Rasmussen (V) om tre radiale letbanelinjer i hovedstadsområdet, som de præsenterede på transportministeriets konference om trængselsafgift dagen forud. Om linjernes forløb skriver Politiken: "En letbane til Hvidovre Hospital, Brøndby Stadion og Brøndby Strand. En anden fra Nørrebro Station gennem Brønshøj-Husum til Herlev Hospital og Gladsaxe Trafikplads. Og en tredje linje, der forbinder Københavns Universitets Nørre Campus med Gentofte Hospital, Lyngby og Danmarks Tekniske Universitet. Det er, hvad pengene fra den betalingsring, der skal omkranse København, bør bidrage til". De to borgmestres forslag skal supplere den kommende letbane langs Ring 3, som de begge - med stor succes - har arbejdet stærkt for at få etableret".

"Rød blok puster nyt liv i roadpricingdebat"

Med ledsagende underrubrik redegør Hjalte Kragestein i en artikel i Altinget, Transport d. 8. december 2011 for, hvorfor debatten om roadpricing er kommet på dagsordenen igen: "Roadprocing: Det var ikke teknik, men politisk uvilje, der sendte hollandsk roadpricing-projektet i graven, lyder det fra Holland. Radikale jubler og vil have gang i det danske projekt igen. Projektet er bestemt spændende, mener skatteministeren."

"Hvad er det nu med den betalingsring?"

I en kronik i Berlingske Tidende d. 12. december 2011 af Aslak Kjærulff, Malene Freudendal-Pedersen og Lise Drewes Nielsen med ovenstående overskrift slår de to transportforskere og en ph.d. studerende fra RUC et slag for etablering af betalingsringen: "Det kommer ikke til at gå stille af, når betalingsringen bliver indført. Ringen er imidlertid ikke et mål i sig selv, men et middel til at skabe en by med plads til andre

transportmidler end biler. Både i London og Stockholm steg tilslutningen til ringen betydeligt efter de første forsøgsperioder, og sådan vil det også gå i København”.

”Københavns forstadskommuner står sammen: Drop betalingsringen”

Med ovenstående overskrift i en artikel af Rasmus Dam i Politiken 13. december 2011 redegør journalisten for den voksende modstand mod betalingsringen blandt borgmestere i forstadskommunerne: ”15 borgmestere i forstadskommunerne til København forsøger nu i sidste øjeblik at få regeringen til at droppe, i det mindste udskyde planerne om en betalingsring omkring hovedstaden. På et stormøde i dag vedtog lokalpolitikkerne, der kommer fra begge ender af den politiske skala, således en fælles udtalelse. Heri kræver de blandt andet massive investeringer i den kollektive trafik.” Talsmand for de 15 kommuner er borgmester i Rødovre Erik Nielsen (A).

”Butikker frygter betalingsring”

I en artikel af Christian M. Olsen i City-avisen d. 11. januar 2012 refereres til en undersøgelse, som Københavns City Center i dagene 16.-30. december 2011 har foretaget blandt foreningens medlemmer. Den overvældende modstand mod betalingsringen afspejler en yderst konservativ opfattelse af, hvordan en betalingsring vil influere på Indre Bys forretningsliv: 84,5 % er imod betalingsringen, 81,0 % venter faldende omsætning og 72,6 % tror betalingsringen har negativ indflydelse på tilgængeligheden til byen.

”Regeringspartier: Milliardinvestering i kollektiv trafik før betalingsring”

Artiklen af Hjalte Kragesteen i Altinget, Transport d. 12. januar havde følgende underrubrik: ”Trængsel: Regeringspartier forsøger at låne sig til en milliardinvestering i den kollektive trafik, inden betalingsringen etableres. Talsmænd for de kritiske omegnsborgmestere glæder sig. EL vil bruge midler til at sænke billetpriserne.”

”Oprøret mod betalingsringen er et medieskabt falsum”

En artikel d. 16. januar 2012 i Mandag Morgen med ovenstående overskrift opsummerer artiklens forfatter klimadirektør Per Meilstrup essensen i budskabet i følgende underrubrik: ”Den massive folkelige modstand mod betalingsringen, som alle taler om, eksisterer ikke. ”Oprøret” holdes i gang af en håndfuld borgmestere, et par eksperter og oppositionen, som til gengæld får medløb fra medierne”. Selv om forfatteren havde ganske ret, så lykkedes det jo for modstanderne at vinde slaget.

”Prisstigninger forringer den kollektive trafik”

Med ovenstående overskrift bragte Information d. 19. januar 2012 en artikel af Tina Splidsboel med følgende underrubrik omkring løftebruddet vedrørende reduktion af taksterne i den kollektive trafik: ”Trods regeringens løfter om billigere bus- og togbilletter, steg priserne i hovedstaden igen tidligere på ugen. På 20 år er det blevet dobbelt så dyrt at bruge den kollektive trafik sammenlignet med den almindelige prisudvikling. Det betyder forringelser og kundeflugt fra den kollektive trafik, siger trafikforskere”. De interviewede trafikforskere er Per Homann Jespersen fra RUC og Henrik Harder fra AUC. To politikere interviewes om løftebruddet: Anne Baastrup (SF) og transportminister Henrik Dam Kristensen (S).

”Trængselsafgift i Hovedstaden, Miljøundersøgelse: Vurdering af de miljømæssige konsekvenser”

Januar 2012 offentliggjorde Vejdirektoratet i Rapport 407 en miljøvurdering af betalingsringsprojektet. Rapportens status i lovgivningsarbejdet var ikke ganske klar, idet der ikke var tale om en normal VVM-høring. Følgende parter havde ydet rådgivning: Tetraplan i form af trafikberegninger, Nationalt Center for Miljø og Energi, Aarhus Universitet i form af beregninger af luftforurening, Niras i form af visualiseringer og vurdering af bymiljø og befolkning og endelig Sund & Bælt i form af forslag til placering af betalingssteder og vejlukninger samt beskrivelse af det tekniske system. Mest interessant i denne proces var vurderingen af luftforureningen, som parallelt blev offentliggjort i selvstændig rapport:

”Luftskvalitetsvurdering af trængselsafgifter i København”

I en videnskabelig rapport Nr. 16 med ovenstående overskrift af Jensen, Ketznel og Winther ved Nationalt Center for Miljø og Energi under Aarhus Universitet, det tidligere DMU, foretages en luftkvalitets vurdering af de alternative forslag til placering af en trængselsring i København. Tendensen til størst reduktion af emissionerne (NO₂, partikler, SO₂ og CO₂) i Københavns og Frederiksberg kommuner fås, jo tættere trængselsringen placeres på Københavns centrum. Ved den foretrukne placering ved kommunegrænsen nedbringes emissionerne med 10-19 % i de to kommuner, i hele Hovedstadsområdet 4-6 %.

”Rapport: Vestbanen har ikke plads til nye pendlere fra betalingsringen”

I en artikel af Andreas Lang Hedegaard i Ingeniøren d. 24. januar 2012 med ovenstående overskrift refereres til en rapport fra NIRAS, bestilt af Roskilde Kommune, som blev brugt til at hindre etableringen af en betalingsring. I underrubrikken skrives: ”Togpendlerne fra Roskilde bliver endnu mere klemt på deres morgentur til København, hvis betalingsringen bliver en realitet. Mellem 650 og 1.600 personer skal der findes plads til, men det er umuligt inden for en femårig periode.” Det blev påpeget af Ivan Lund Pedersen, at bestillingsarbejdet rummede væsentlige fejl - se nedenfor.

”Transportudvalgets formand: Niras-rapport er rigid og urealistisk”

I en artikel af Andreas Lang Hedegaard i Ingeniøren d. 30. januar 2012 citeres formanden for Folketingets Transportudvalg Benny Engelbrecht (S) for at kritisere beregningerne i den af Roskilde Kommune bestilte NIRAS rapport. ”Jeg synes, det er betænkeligt, at man har et i øvrigt kvalificeret firma, som lægger navn til sådanne beregninger. Jeg siger det bare, fordi jeg håber på, at man også fra den side vil se grundige analyser i tiden fremover, og hvis vi skal sætte lid til dem, så bliver vi også nødt til at forvente, at det er en ordentlig kvalitet, der bliver leveret”.

NIRAS forsvar: ”Kommentar vedr. rapporten betalingsringen og Roskilde kommune”

I sin forsvarskommentar erkender NIRAS at have brugt vildledende tal, men at konklusionen alligevel er korrekt:

”Der er ikke foretaget ret mange analyser af konsekvenserne af en betalingsring, og der kan givetvis sættes spørgsmål ved enkelte tal i rapporten, da der er tale om en overordnet nøgletalsanalyse. Det ændrer ikke ved vores vurdering af, at rapportens hovedkonklusioner om (i) hvem og hvor mange pendlere, der vil blive påvirket af en betalingsring, (ii) hvad konsekvenserne vil være for dem samt (iii) mulighederne for at styrke det kollektive alternativ, er retvisende.”

Denne sorte tale går igen i Roskilde Kommunes længere redegørelse **”Konsulentfirma svarer på kritik af pendlerrapport**, lagt på kommunens hjemmeside samme dag.

”Politikere foretrækker trafikforskere, som de er enige med”

I en artikel af Camilla Stampe og Sven Johannesen i Information d. 6. februar 2012 med ovenstående overskrift slås ned på den centrale problemstilling om valg af ekspertise til bekræftelse af egne synspunkter. I underrubrikken opsummeres: ”Debatten om den kommende betalingsring raser, og politikerne støtter sig til de forskere, der kan understøtte deres holdninger. I Venstre bliver der primært lyttet til DTU, og hos S og SF er det forskerne fra RUC, der bliver foretrukket”. Som informant om de forskellige transportforskningsmiljøer ved de danske universiteter blev der gjort brug af RBT's formand.

Helle Thorning-Schmidt på pressemødet tirsdag d. 21. februar 2012

”Det eneste, jeg kan sige, er, at der kommer en rigtig god løsning i morgen”

”Lettelse og selvransagelse på Borgen” – ny trafikaftale som afløser for ringen

Sådan lød overskriften på en artikel af Amalie Kestler i Information d. 23. februar 2012 efter at betalingsringsprojektet var blevet droppet dagen forinden. Journalisten citerer finansministeren: ””Jeg synes, det har været en hård og svær debat. Det er jo også lige præcis derfor, at vi er nået frem til den konklusion, vi er nået frem til. Det, vi har gjort, er at tage bestik af de stadigt flere røster, der har peget på, at de ikke mener, at betalingsringen var en rigtig løsning”, sagde finansminister Bjarne Corydon (S), der sammen med skatteminister Thor Möger Pedersen (SF) de seneste uger har været på overarbejde for at lave en politisk sikkerhedslanding af den katastrofekursramte betalingsring.” Hvad SF fik til gengæld for opgivelse af projektet fremgår videre af teksten: ”Fra morgenstunden var SF-formand Villy Søvndal på rundrejse i TV 2 News, hvor han lettet delagtiggjorde seerne i, at SF i løbet af aftenen havde solgt betalingsringen for to gange 500 millioner kroner for henholdsvis billigere busbilletter og udbygning af den kollektive trafik. Pengene kommer fra en omlægning af afgifterne til leasing af biler, og Søvndal lod forstå, at han var tilfreds med prisen. Bag trafikaftalen står en hidtil uset koalition: regeringen, dens støtteparti Enhedslisten og Dansk Folkeparti. Aftalen træder i kraft d. 1. januar 2013. Tillige nedsættes en trængselskommission, der senest 1. januar 2013 skal komme med konkrete løsninger til, hvordan man kan løse trængselsproblemerne i hovedstadsområdet. I august 2013 skal kommissionen fremlægge en egentlig strategi.

"Embedsmænd er allerede i gang med at se på trængslen i København"

Med denne overskrift i en artikel af Jesper Thoboe-Carlsen i Berlingske Tidende d. 23. februar 2012 diskuteres transportminister Henrik Dam Kristensens ønske om – efter betalingsringens forlis - at nedsætte en hurtigt arbejdende og bredt sammensat trængselskommission, selv om den tidligere VK-regering i 2009 nedsatte en embedsmandsgruppe til at analysere udbygningsmulighederne af trafikken i hovedstadsområdet. Embedsmændenes rapport kommer i 2013. Transportministerens begrundelse for at nedsætte en ny kommission lyder: "Det, vi peger på, er, at den skal være bredt nedsat med interesseorganisationer, kommunale repræsentanter, forskere og grønne organisationer og så videre". Det bliver spændende at følge kommissionens sammensætning og anbefalinger.

"Betalingsringen og troen på det umulige"

Med denne overskrift i en kronik i Information d. 23. februar 2012 gav Malene Freudendal-Pedersen, trafikforsker på RUC, et bud på baggrunden for at betalingsprojektet strandede, herunder den manglende evne til seriøst at diskutere fordele og ulemper ved den dominerende bilkultur. I underrubrikken gav hun opsummerede udtryk for, at problemet med at gøre mobiliteten bæredygtig fortsat står på dagsordenen: "At det endnu engang viste sig for svært at diskutere både bilens fordele og ulemper, betyder ikke, at vi skal give op. Vi skal tro på, at vi på et tidspunkt i fremtiden bliver i stand til at diskutere bæredygtig mobilitet som et reelt alternativ. Alt andet er halve løsninger – der i bedste fald blot flytter problemerne i stedet for at løse dem."

"Ringens røde banemænd"

I en yderst velresearchet og afslørende artikel af Kristian Klarskov og Mads Brandstrup i Politiken d. 26. februar 2012 blev der sat fokus på, hvem der i virkelighedens verden forhindrede betalingsringen i at blive til virkelighed: et netværk af nye yngre socialdemokratiske borgmestere, en enkelt socialdemokratisk viceborgmester, en enkelt SF borgmester, topfolk inden for Dansk Metal og endda en person inden for De Danske Bilimportører, flere med fælles fortid i DSU og flere dannende par med hinanden. Flere af dem var hele vejen med i koret mod betalingsringen, de øvrige i det skjulte. Det drejer sig om følgende personer: Joy Mogensen, S-borgmester i Roskilde, Marie Stærke, S-borgmester i Køge, Thomas Gyldal Petersen, S-borgmester i Herlev og tidligere konsulent i Dansk Metal, Katrine Lester, S-viceborgmester på Frederiksberg, Mette Touborg, SF-borgmester i Lejre, Kasper Hyllested, konsulent i Dansk Metal, kæreste med Katrine Lester og ven med Thomas Gyldal Petersen. Joy Mogensen danner par med socialdemokraten Tejs Laustsen, chefkonsulent i De Danske Bilimportører. Man kan næppe tænke sig en mere indflydelsesrig alliance til at bryde med det politiske oplæg "Trængselsafgifter i hovedstadsområdet, som de mere traditionelle omegnsborgmestere sammen med overborgmester Ritt Bjerregaard stod bag i 2009. Som de to journalister formulerer det: "Det lyder uvirkeligt i dag, men i 2009 stillede hele 16 borgmestere fra København og omegn sig bag formuleringer som denne: "I både Stockholm og London går provenuet fra trængselsafgifterne direkte til lokale og regionale projekter, der skaber bedre fremkommelighed, tilgængelighed og mobilitet i kraft af bedre kollektiv trafik og diverse vejprojekter. Denne måde at kanalisere provenuet fra afgifterne videre til forbedringer af den trafikale situation er forbilledlig".

Nedsættelse af Trængselskommission

D. 18. april 2012 offentliggjorde Transportministeriet kommissoriet for og sammensætningen af den bebudede trængselskommission. Det bredt formulerede kommissorium lød: "Kommissorium for reduktion af trængsel og luftforurening samt modernisering af infrastrukturen i hovedstadsområde". Kommissionens arbejde skal forløbe i tre faser: "1) Analysere de grundlæggende udfordringer for hovedstadens transportsystem på kort og lang sigt, 2) Analysere fordele og ulemper ved forskellige tiltag til løsning af udfordringerne og 3) Udarbejde forslag til en samlet strategi og finansiering heraf." Anden fase skal være afsluttet januar 2013, tredje fase august 2013, så kommissionen har travlt. Transportministeren holdt sit løfte mht. en bredt sammensat trængselskommission, som med Leo Larsen, adm. direktør for Sund & Bælt, som formand kom til at rumme både forskere, repræsentanter for kommuner og regioner, erhvervsorganisationer, trafikelskaber og græsrodsorganisationer. Ud over formanden blev ingen personligt udpeget. Følgende græsrodsorganisationer blev udpeget: Det Økologiske Råd, NOAH-Trafik, Danmarks Cyklist Forbund, Forbrugerrådet og FDM. RBT blev desværre ikke betænkt en plads. Også CASA Analyse fik en

repræsentant i kommissionen. Hvordan en så bredt sammensat kommission kan komme med et fælles udspil bliver yderst interessant at følge.

Og det var så slutningen på eventyret om en trængselrings forlis

Publikation fra Transportministeriet "Et grønnere transportsystem"

Publikationen fra transportminister Hans Chr. Schmidts ministerium fra maj 2011 er en ret intetsigende katalogoversigt over mulige tiltag for at opnå en mindre miljøbelastende, dvs. en "grønnere" transport – uden egentlige handlingsplaner. Rapporten oser af selvros og misbrug af ordet grøn.

Publikation fra Transportministeriet "Danmark som transportland i det internationale transportsystem"

Denne publikation fra den tidligere transportministers ministerium fra maj 2011 er imidlertid yderst interessant, specielt **"Bilag 1. Transittransporten gennem Danmark"**. I bilaget redegøres for, at vejgodstransporter i transit i endnu højere grad end i dag vil benytte Østersøen, når Femern Bælt forbindelsen åbner. Ud fra to figurer kan det aflæses, at godstransittransporten via lastbil fra Sverige over Sjælland vil vokse fra 2,5 mia. ton i 2008 til skønnede 7,6 mia. ton i 2030. Men kan det virkelig betegnes som grøn transportpolitik at omlægge godstransport fra Sverige til Tyskland, som foregår via færge, til transport med lastbil over Sjælland med det formål at opnå en tvivlsom del af en postuleret værdiøgning over dansk territorium via transittransport?

"Danskerne vil af med vækkeuret"

I en artikel af Anna Glent Overgaard i Ugebrevet A4 d. 29. august 2011 ledsagedes ovenstående overskrift med følgende underrubrik: "Danskerne vil selv vælge deres arbejdstid. Næsten halvdelen af danskerne efterlyser et samfund, hvor åbnings- og arbejdstider imødekommer en anderledes døgnrytme end den klassiske 8-16 hverdag tillader. Det viser en ny undersøgelse fra Ugebrevet A4 om A- og B-menneskers trivsel på arbejdsmarkedet." Det ser ud til, at virksomheder og institutioner via forskydning af arbejds- og åbningstider kunne bidrage stærkt til både at reducere en del af trængselsproblematikken og samtidig gøre medarbejderne mere tilfredse og dermed mere produktive. Så hvad venter vi på?

Opfølgning på Aftale om grøn transportpolitik af 29. januar 2009

Offentliggørelse af strategisk analyse af elektrificering af banenettet

Som led i "Aftale om grøn transportpolitik" udarbejdedes en strategisk analyse af elektrificering af banenettet, som blev offentliggjort d. 15. november 2011. Analysen viser, at der er fire strækninger, som det vil være samfundsøkonomisk at elektrificere i forlængelse af udrolningen af nye signaler, nemlig strækningerne Lunderskov-Esbjerg, Fredericia-Aarhus, Roskilde-Kalundborg og Køge Nord-Næstved. Hertil kommer, at strækningen Ringsted-Rødby elektrificeres som led i den faste forbindelse over Femernbælt.

Udmøntning af puljer til nye initiativer på transportområdet

Som led i "Aftale om grøn transportpolitik" offentliggjordes d. 17. november 2011 en aftale med ovenstående overskrift. Aftalen omfatter følgende punkter: udarbejdelse af beslutningsgrundlag om Storstrømsbroen, øget antal buspassagerer, bedre fremkommelighed for busser, bedre trafikikkerhed og cykelturisme på småøer 2011, alt i alt projekter i grøn retning. For Storstrømsbroen skitseres fem scenarier: 1) broen forstærkes og bevares som jernbane- og vejbro, 2) broen forstærkes og bevares som jernbanebro, 3) ny jernbanebro og opretholdelse af vej på den eksisterende bro, 4) ny kombineret vej- og jernbanebro og 5) ny jernbanebro og nedlæggelse af vejforbindelsen.

"Venstre og Dansk Folkeparti spænder ben for aftale om elektrificering af banenettet"

En pressemeddelelse fra Transportministeriet d. 17. november 2011 med ovenstående ordlyd refererer til, at Venstre og DF ikke vil acceptere den finansieringsmodel for elektrificering af strækningen Esbjerg-Lunderskov ved primært at udskyde anlæg af dobbeltspor på banen mellem Vangdrup og Vojens, til efter Femern-forbindelsen er etableret. Det er en løsning som DB Schenker og DSB konkret har ønsket.

"Vamdrup-Vojens: Nuværende løsningsforslag vil totalt smadre godstransporten på jernbane"

DB Schenker, som kører gods på strækningen Vamdrup-Vojens, har i et høringssvar med ovenstående overskrift fra 24. juni 2011 vedrørende udbygning og modernisering af Vamdrup-Vojens peget på, at en

midlertidig lukning af togstrækningen under etablering af dobbeltspor vil resultere i, at gods vil blive overført fra transport på skinner til transport på lastbiler. Af holdbare løsninger foreslås enten at udskyde etableringen af det nye spor til efter Femern forbindelsen står færdig, eller at placere det nye spor i en tilpas afstand fra det eksisterende spor, så at den nuværende trafik kan opretholdes uændret under etablering af nyt spor.

"En grøn transportpolitik, Status for de strategiske analyser

Publikationen med følgende undertitel **"Analyser af vej- og baneinfrastrukturen efter 2020"** blev offentliggjort af Transportministeriet d. 15. december 2011. Som undertitlen antyder, rummer den interessante publikation en statusoversigt over alle de større infrastrukturprojekter, som har været fremlagt i debatten om kommende infrastrukturudbygning i Danmark, herunder ny midtjysk motorvej, Kattegatforbindelse, ny ringmotorvej 5 på Sjælland og en østlig havnetunnel omkring København. Analysen, som omfatter anlægsoverslag over de enkelte projekter, peger overordnet ikke i en "grøn" udviklingsretning for transporten i Danmark, tværtimod.

"Aftale om: Elektrificering af jernbanen mv", 7. februar 2012

I denne seneste delaftale mellem alle Folketingets partier minus Enhedslisten ses for første gang en seriøs prioritering til fordel for den kollektive trafik på jernbanesiden: skub i elektrificeringsprojektet, dobbeltspor Vamdrup-Vojens og et midlertidigt stop for igangsætning af en række nye motorvejsprojekter. Den finansielle krise har gjort sit som baggrund for beslutningen om udskydelse af motorvejsprojekter, herunder den rundhåndede igangsætning af alt for mange lokale VVM-undersøgelser, som har skabt forventninger om iværksættelse ad libitum lokalt. En prisværdig beslutning er tillige at bygge nye stationer i forbindelse med planlagte regionale sygehuse, i tilfældet Hillerød er der dog for langt til stationen (300-500 m), i tilfældet Gødstrup for lange intervaller (1/2 times drift).

Lobbyarbejdet for etablering af Kattegatforbindelse

Kattegatkomiteen, som er blevet oprettet for at fremme interessevaretagelsen for etablering af en Kattegatforbindelse, er fortsat yderst aktiv. I Nyhedsmail nr. 8 fra september 2011 var hovedoverskriften: **"Ny borgmester i Aarhus: Fast forbindelse vil skabe vækst i Danmark"**. Den ny borgmester i Aarhus, Jacob Bundsgaard fra Socialdemokraterne, som i august 2011 overtog borgmesterembedet efter Nicolai Wammen, er nu indtrådt i Kattegatkomitéens udvidede formandskab. Som forgængerens skal Bundsgaard "presse på for, at der bliver truffet en principbeslutning om en fast Kattegatforbindelse hurtigst muligt". Bundsgaard citeres for følgende udsagn: "En fast Kattegatforbindelse vil være med til at skabe et nyt Danmarks-kort. Med udviklingen af en helt ny infrastruktur, som binder landet tættere sammen, skaber vi nye muligheder på tværs af regionale grænser, og det vil få stor positiv indflydelse på hele landet".

I Nyhedsmail nr. 9 fra november 2011 var hovedoverskriften: **Se Danmark som helhed"**. Nyheden var, at Roskilde kommunes ny borgmester Joy Mogensen fra maj 2011 samtidig var indtrådt i Kattegatkomiteen. Hun citeres for at mene, at "vi skal blive bedre til at se Danmark i et internationalt perspektiv. Det er vigtigt for landet, at vi samler og styrker vækstcentrene, og her kan en fast forbindelse over Kattegat være en løftestang." Det oplyses samtidig, at tre af landets fem regioner nu har tilkendegivet, at der er behov for en Kattegatforbindelse, nemlig Region Nordjylland, Region Midtjylland og nu også Region Sjælland, og at komiteens formandskab skal mødes med den ny transportminister Henrik Dam Kristensen d. 1. december.

"Historisk aftale om letbane i Aarhus"

Med denne overskrift i nyhedsbrev fra Transportministeriet d. 31. oktober 2011 signaleredes igangsætning af arbejdet med etablering af Danmarks første letbane. Den 12 km lange letbane skal sammenbinde de bestående nærbaner til Odder (regionens bane) og Grenaa (statens bane). Aarhus Kommune, Region Midtjylland og staten opretter et fælles anlægsselskab, som skal stå for anlæg af banen. Ved selskabets stiftelse skal parterne indskyde følgende beløb i anlægsselskabet: Aarhus Kommune 500 mio. kr., staten 600 mio. kr. og Region Midtjylland 78 mio. kr. Når letbanen overgår til drift, ophører statens engagement, og driften varetages af de to lokale parter. Så kom vi så langt på vejen mod letbaner i Danmark.

"Danskerne hopper på toget i stor stil"

Hjalte Kragesteen bragte d. 1. december 2011 i Altinget den gode historie med ovenstående overskrift. I underrubrikken uddybes: "Trods IC4-skandale og rod i økonomien hos DSB tager flere danskere toget. Og fortsætter den seneste tids udvikling, bliver den politiske målsætning om at fordoble brugen af togtrafikken indfriet." Den politiske målsætning om at få dobbelt så mange til at tage toget i 2030, stammer fra 2009. De to transportforskere, som journalisten interviewer om årsagerne til de flere togpassagerer, nemlig Harry Lahrmann fra AUC og Per Homann Jespersen fra RUC, er begge enige om, at den økonomiske krise og de stigende benzinpriser, frem for konkrete initiativer, kan forklare udviklingen.

"Så meget stiger kørselsfradraget"

Journalist Poul Dengsø bringer i Berlingske Business d. 13. december 2011 en artikel med ovenstående overskrift og skriver følgende i artiklen: "Fradraget for at bevæge sig mere end 24 kilometer til og fra sit arbejde stiger fra årsskiftet, og det kan især landets 800.000 pendlere glæde sig over. Men da begrundelsen er stigende priser på blandt andet brændstof, så bliver du formentlig ikke rigere af det. Dette er Skatterådet, som på sit møde i dag har forhøjet taksten fra 2 kroner til 2 kroner og 10 øre for de første kilometer, mens kørsel over 120 kilometer udløser et fradrag på 1 kroner og 5 øre til næste år – fem øre mere end i år. Det betyder for en person med 20 kilometer til sit arbejde, at kørselsfradraget stiger med 1 kroner og 60 øre om dagen. Og da der vil være 253 arbejdsdage i 2012, vil fradraget stige med 405 kroner." Erhvervsbilisternes forening Business Danmark er dog ikke helt tilfreds, idet foreningen er af den opfattelse, at Skatterådet bør kompensere erhvervsbilisterne for det værditab, som deres køretøj repræsenterer for hvert kørte kilometer.

Mere metroudbygning, herunder Metro til Nordhavn

"Folketinget i tidsnød for at få metro til Nordhavnen"

Ifølge en udredning, som Metroselskabet og By & Havn offentliggjorde i oktober 2011, er der deadline d. 1. marts 2012 for beslutning om at udbygge Cityringen med en metrogren til Nordhavnen, idet arbejdspladsen i Sortedamssøen ellers skal reetableres for omkring 300 mio. kr. Et andet argument, som føres i marken for en hurtig beslutning, er en anslået ekstra udgift på mellem 300 og 400 mio. kr. som resultat af driftsforstyrrelser af Cityringen, når der skal køres enkeltsporsdrift i næsten et år. Ifølge en artikel af Birgitte Marfelt i Ingeniøren d. 14. december 2011 med ovenstående overskrift presser nu Metroselskabet og By & Havn på, for at få Folketinget til at beslutte sig for en metrogren til Nordhavn til et samlet beløb på 2,9 mia. kr. Alle partier er enige i, at beslutningen bør tages, men at pengene ikke findes.

"Metroen fortsætter til Nordhavn"

I en opfølgende artikel i Ingeniøren d. 1. februar 2012, efter at det er blevet besluttet at fortsætte metrobyggeriet til Nordhavn, skriver Birgitte Marfelt om passagergrundlaget "Passagergrundlaget er dog ikke umiddelbart imponerende: I 2030 vurderes færre end 11.000 nye passagerer at stige på et metrotog pr. døgn på de to nye stationer i Nordhavnen, fremgår det af den screeningsrapport, som Transportministeriet samtidig offentliggør".

Transportministeriet præsenterer screeningsrapporten "Øget banebetjening i hovedstadsområdet inden for Ring 3" – en repetition af screeningsrapporten fra Københavns kommune

I januar 2012 udsendte Transportministeriet rapporten "Øget banebetjening i hovedstadsområdet inden for Ring 3 – screening af nye potentielle letbane- og metrolinjer". Det mest interessante ved rapporten er, at den i hovedsagen er en repetition af argumentationen i den tilsvarende københavnske screeningsrapport, dvs. en satsning på mere metro i de centrale bydele og alene forslag om to radiale letbanelinjer fra Københavns kommunes periferi ud til den kommende letbane i Ring 3. Man behøver ikke undre sig over sammenfald af hovedkonklusioner, idet rapporten fra transportministeriet anvender det samme hold af konsulenter, med undtagelse af Movias fravær fra konsulentlisten.

Trafiksikkerhed

"Ingeniøren-debat afslørede regnefejl i bredt citeret rapport"

Men denne overskrift refererede Christian Loiborg i en artikel i Ingeniøren d. 20. marts 2012 til en regnefejl i en rapport fra DTU Transport, som bl.a. var bestilt af FDM. Offentliggørelsen fik straks FDM og borgerlige

politikere fra Venstre og de Radikale til at fare ud for at kræve en reduktion i registreringsafgiften for at stimulere bilisterne til at udskifte vognparken. Men regnefejlen betød, at det stort set ikke var forbundet med større trafiksikkerhed at introducere nye biler, således som det fremgår af artiklen fra Ingeniøren:

”Torsdag kunne Ingeniøren og en række andre medier fortælle historien om, at ny forskning fra DTU Transport viser, at 30 procent af bilførere ville slippe fra en ulykke med livet i behold, hvis den samlede bilpark blev fornyet med et år. Det viste beregninger i rapporten i hvert fald. Og rapporten fik så stor gennemslagskraft, at både Venstres og de Radikales trafikordførere opfordrede regeringen til at lave afgiftsomlægninger på personbiler. Men der var noget galt. Efter en læserdebat på Ingeniøren viste det sig, at beregningerne ikke holdt stik; en regnefejl i tallene betyder en forskel på 23 procentpoint. Så nu er det, ifølge DTU Transports nye beregninger, 7 procent af bilførerne, der vil overleve et biluheld, såfremt bilparken altså fornys med et år.”

Det skal understreges, at den beregnede, minimalt forbedrede trafiksikkerhed alene gælder for bilføreren, og at den ansvarlige for rapporten, Tove Helms fra DTU, mente, at regnefejlen ikke påvirker rapportens hovedkonklusion!

To regeringer og to energiplaner

”Vores energi” den borgerlige regerings energiplan fra november 2011

I den borgerlige regerings Energiplan, som nu er et historisk dokument, indgik kun meget beskedne initiativer på transportområdet. Under ”Initiativer til at omlægge til vedvarende energi i boliger, industri og transport” ses alene et enkelt punkt vedrørende transport: ”Krav om 10 pct. iblanding af biobrændstoffer i transport i 2020”. Det anføres: ”På kort sigt er biobrændstoffer den mest oplagte måde at opfylde vores mål om øget anvendelse af VE i transportsektoren, idet bæredygtigheden af 1. generations-biobrændstoffer dog skal sikres”.

En bred energiaftale på plads d. 22. marts 2012

”Lidegaards svendestykke sætter Danmark på kurs mod grøn omstilling”

Med ovenstående overskrift kommenterede Jørgen Steen Nielsen i en artikel i Information d. 23. marts 2012 tilblivelsen af og indholdet i den ny energiaftale indgået i et forlig mellem alle Folketingets partier, med undtagelse af Liberal Alliance. Aftalens hovedmål opsummeres i kort form i artiklens underrubrik:

”Det tog dobbelt så lang tid som ventet, men til gengæld synes alle glade for det brede forlig, der inden 2020 skal sikre 35 pct. vedvarende energi i det danske energisystem og 34 pct. mindre CO₂-udledning. Og regningen – den bliver mindre, end selv VK kunne forestille sig”.

Venstres fodaftryk i mindre grøn retning, end udspillet fra regeringen lagde op til, fremstår således i artiklen: ”At overtale Venstre kostede Lidegaard og regeringen en halv vindmøllepark, mere biogas-støtte til landbruget samt opblødning på oliiefyrsindgrebene, men det overordnede ambitionsniveau er opretholdt, og i forhold til VK-regeringens energiudspil fra 2011 rummer den ny brede aftale bl.a. 400 megawatt (MW) mere vindkraft, nye tilskud til energirenovering, øgede energisparekrav til energiselskaberne samt en grøn erhvervsstøtteordning, der gradvist vokser til 500 mio. kr. om året.”

Der blev ikke forhandlet om transportsektorens eventuelle bidrag til en reduktion af Danmarks reduktion af drivhusgasser i forbindelse med indgåelse af den ny energiaftale. Et beskedent afsnit om transport i energiaftalen svarer stort set til afsnittet i den forrige regerings, nu skrottede aftale. Der venter derfor forude nye forhandlinger om vedtagelse af en klimastrategi, hvori de ikke kvotebelagte sektorer transport og landbrug skal indgå. I regeringsgrundlaget indgår, at Danmarks samlet skal reducere drivhusgasudslippet med 40 % i 2020 sammenlignet med 1990. Da den ny energiaftale har fundet 34 % CO₂-reduktion, mangler der fortsat 6 %, som landbrug og transport tilsammen skal levere i en klimaaftale inden 2020. Fra 1990 til 2010 er transportsektorens CO₂-udledning steget med hele 23 %, så transportsektoren bliver den vanskeligste nød at knække i de kommende år.

”Regeringen gør klar til grønnere transport”

Med ovenstående overskrift i en artikel af Hjalte Kragesteen i Altinget, Energi & klima d. 29. marts 2012 redegør journalisten for de modsatrettede vurderinger og holdninger om, hvilken sektor, landbruget eller transporten, som kan og skal yde mest for at nå ambitionsmålet om en samlet CO₂-reduktion på 40 % frem mod 2020 i forhold til 1990-niveauet. Det er planen, at Transportministeriet og Skatteministeriet i

samarbejde med Klima- og Energiministeriet skal fastsætte reduktionsmål for de to sektorer samt komme med forslag om midler til realisering af målsætningen, men regeringen holder indtil videre kortene tæt til kroppen.

Hos Enhedslisten er holdningen klar. Partiets klimaordfører Per Clausen citeres for følgende i artiklen: "Jeg mener, at der mest er brug for at finde noget i transportsektoren, for den sektor har bare haft støt stigende CO₂-udledning i de sidste mange år. På landbrugsområdet er man lykkedes med nogle reduktioner, så derfor er der efter min mening rigtig god grund til at tage fat på transportområdet."

Den grønne tænketank CONCITO peger imidlertid på, at politikerne primært skal rette opmærksomheden mod landbruget, da det er meget billigere. Artiklens forfatter citerer CONCITOs videnschef Torben Chrintz: "Det er meget lettere og meget billigere at nå CO₂-reduktionerne inden for landbrugsområdet, end det er for transportområdet. Ved nogle tiltag inden for landbrug er vi nede på 20-30 kroner pr. ton CO₂, mens det for transportområdet ligger på 1-2.000 kroner."

Per Clausen får mere opbakning fra sekretariatschef Lars Klüver fra Teknologi-Rådet, som var med til at forfatte Teknologi-Rådets konsensusrapport "Dansk transport uden kul og olie – men hvordan?" fra januar 2012. Han citeres for følgende: "Vores beregninger viser, at hvis man virkelig satser benhårdt på at nedbringe transportens CO₂-udledning frem mod 2030, så skal man være glad, hvis man når niveauet fra 1990. Selv med en stærk indsats kan man ikke nå tilbage til niveauet fra 1990 allerede i 2020." Men han påpeger yderligere: "Det er meget vigtigt, at man ser at få knækket kurven, også selv om man ikke kan nå ned til niveauet fra 1990, når vi rammer 2020".

Så der lagt op til slåskamp i det kommende år, og det store spørgsmål er, om politikerne har den fornødne vilje og mod til at gøre noget ved transportens CO₂-udledning.

Rådets handlinger:

Deltagelse i organisationen Kollektiv Trafik Forums årsmøde 4.-5. maj 2011 på Hotel Prindsen i Roskilde

I forbindelse med årsmødet afholdtes en temakonference "Flere kunder og bedre kundeoplevelser i kollektiv trafik". Hovedparten af oplæggene handlede om strategi for flere buspassagerer, kundernes formodede ønsker til rejseoplevelser og trafikinformation. Kollektiv Trafik Forum er primært busoperatørernes paraplyorganisation. Medlemsskaren domineres af trafikselskaber, busselskaber, jernbaneselskaber og brancheforeninger, men også kommuner og regioner er medlemmer. For RBT deltog Leif Kajberg på konferencens 2. dag, som afsluttedes med en paneldebat med trafikpolitiske ordførere. RBT vurderer, at det, til trods for den høje deltagerpris, vil være nyttigt at deltage i de tilbagevendende årsmøder med tilhørende trafikkonferencer.

Deltagelse i lancering af undersøgelsen "Trafiksikkerhed ifølge danskerne"

Den 11. maj 2011 præsenterede Trygfonden og Mandag Morgen en dybdegående undersøgelse af danskernes holdning til trafiksikkerhed på IT-Universitetet i København. RBT var inviteret og deltog med Lars Barfred og Kjeld A. Larsen. Forskningschef hos trygfonden Anders Hede præsenterede undersøgelsens resultater via et interview af innovationsdirektør hos Mandag Morgen Stine Carsten Kendal. I en første panelrunde med deltagelse af Jesper Sølund fra Rådet for Sikker Trafik og Jørgen Goul Andersen fra Århus Universitet iværksattes "en debat om bl.a. fart, spritkørsel, bytrafik, unge vovehalse, aldrende bilister og danskernes generelle forhold til lovgivningen", mens anden panelrunde omfattede parter og politikere på trafikområdet. Alt i alt et meget nyttigt arrangement om myter og virkelighed i forbindelse med trafiksikkerhed.

Kronik i Flensborg Avis "Vejene er fyldt med fartdævlø"

Leif Kajbergs kronik fra 15. juli 2011, som var en opfølgning på undersøgelsen "Trafiksikkerhed ifølge danskerne", var ledsaget af følgende underrubrik: "Der køres fuldstændig uansvarligt i Danmark. Mange bilister blæser på hastighedsbegrænsningerne og kobler virkelighedsfornemmelsen fra, når man nu fra det meste af det politiske spektrum pukker så meget på lov og orden og højere straffe, hvorfor så ikke indføre nogle strafbestemmelser, der virkelig batter?"

Deltagelse i BaneBranchens årlige jernbanekonference "Jernbanen i MEGAvækst?"

BaneBranchens årlige konference blev afholdt i samarbejde med DI Transport i Tivoli Congress Center d. 11. maj 2011. BaneBranchens medlemmer er de store og tunge drenge i jernbanesektoren, mestendels den kommercielle sektor, dvs. multinationale leverandører af jernbanemateriel, rullende materiel, signalkomponenter, software styringssystemer etc. tillige med rådgivningsfirmaerne, både de udenlandske og de danske (COWI, Rambøll, Atkins). RBT deltog for første gang, med Leif Kajberg som repræsentant, til reduceret pris på 750 kr. sammenlignet med den officielle deltagepris på 2.500 kr. Konferenceprogrammet omfattede opdaterende oplæg om de store jernbaneprojekter i landet og forløb i et antal parallelle spor, herunder jernbanens ambitioner, jernbanekapacitet, eksport af jernbane-knowhow, liberalisering, regularitet og præcision, markedets vilkår og vedligehold af infrastruktur. Set med RBT briller var det mest interessante og perspektivrige oplæg "Jernbanevision Jylland" af Tommy O. Jensen fra Atkins, som pegede på en nødvendig opgradering af de skinnemæssigt forsømte og nedprioriterede strækninger i Midt- og Vestjylland.

Medunderskriver af "Indsigelse mod at udsætte den danske frist for opfyldelse af NO₂-grænseværdien"

På initiativ fra Kåre Press-Kristensen fra Det Økologiske Råd underskrev RBT sammen med DØR, Miljøpunkt Nørrebro, Dansk Cyklist Forbund, NOAH-Trafik, DN, Astma-Allergi Danmark samt Forebyggelses- og PatientRådet indsigelsen til EU-kommissionen d. 30. maj 2011. Den danske stat har i et brev til Kommissionen d. 23. februar 2011 bedt om udsættelse af fristen for at opfylde grænseværdien for skadelig kvælstofdioxid jf. artikel 22 i direktiv 2008/50/EF. I den fælles indsigelse gennemgås i fire punkter, at den danske stat ikke har gjort tilstrækkeligt for at opfylde forudsætningen for, at Danmark kan få udsat fristen fra 2010 til 2015.

Sagen følges op af en artikel af Michael Rothenborg på forsiden af Politiken "**Luften er stadig for beskidt i 2015**" fra 2. juni 2011, hvor bl.a. Kåre Press-Kristensen interviewes om indsigelsen.

Deltagelse i konferencen "Byudvikling med letbaner"

Den 8. juni 2011 inviterede Selskabet for Jernbanetranspor (JETRA) i samarbejde med Byplan, Vej og Trafik (BVT) under IDA til temakonferencen "Byudvikling med letbaner" i Ingeniørhuset. Blandt emnerne var letbane og bypotentiale, udenlandske erfaringer, økonomi og letbaner og integration af letbaner i det eksisterende banesystem. Flere spændende oplæg blev præsenteret, heriblandt et oplæg af Jens Kvorning, Kunstakademiets Arkitektskole, om skiftet til letbane i Bordeaux 1994-1995: "Letbanen og byen", Axel Kühn, Karlsruhe: Light rail or tramway – a new way to think the city" og Björn Sylven, Stockholms Spårvägar: "Letbaneudbygning i Stockholm – hvorfor?". I sit oplæg "Byudvikling og trafikale behov i København" gav Jesper Christensen, BR-medlem for Socialdemokraterne og medlem af Metroselskabets bestyrelse, udtryk for, at letbaner ikke er velegnede i Københavns tætte bydele. Hans reference var Økonomiforvaltningens screeningsrapport "Udbygning af den kollektive trafik i København" fra april 2011. Det var sandsynligvis første gang efter screeningsrapportens fremkomst, at en fremtrædende socialdemokrat offentligt slog til lyd for udbygning med mere metro. Axel Kühn påpegede senere nogle af rapportens manipulerende udmeldinger om ulemperne ved letbaneløsninger. Alt i alt en opløftende konference, hvor Kjeld A. Larsen deltog på RBTs vegne.

Truslen om nedlukning af lokalbaner og omdannelse af nedlagte jernbaner til naturstier

Høng-Tølløse-banen

Skrivelse til trafikordførere og Folketingets Trafikudvalg

RBTs næstformand Leif Kajberg afsendte 10. juni 2011 en skrivelse med overskriften "**Tølløsebane**". Leif gør opmærksom på en række artikler i lokalpressen om Tølløsebanens "døds-kamp", hvorved en krise tales frem af lokalpolitikere og busadministratorer, som kan accelereres til en selvopfyldende profeti. Banen har med omkring en halv million passagerer årligt en centrale betydning som lokal jernbane i Vest- og Midtsjælland. Problemet for Tølløsebanen er, at politikerne har ladet Movia oprette en række buslinjer, som kører parallelt med Tølløsebanen, samtidig med at man har påbegyndt en opgradering af lokalbanen.

Den 21. juni modtog Leif Kajberg et **takkebreve fra Kim Christensen**, trafikordfører for DF, som på baggrund af skrivelsen fra Leif stillede spørgsmål til transportministeren til støtte for styrkelse af den lokale jernbane.

Fremtiden for Åbenråbanen

Den 26. maj 2011 deltog Ole Iskov og vores medlem Jan Clausen, Løjt Kirkeby, i et velbesøgt folkemøde på rådhuset i Åbenrå om fremtiden for jernbanen Åbenrå-Rødebro. Bølgerne gik til tider højt, men der var nogenlunde lige mange, som ville bibeholde strækningen til skinnecykling hhv. omdanne den til natursti à la Naturstyrelsens model. Naturstyrelsen havde vanen tro sine lange arme ude og var repræsenteret af den lokale statskovrider sammen med en skovfoged.

Efterfølgende har Ole Iskov og Jan Clausen holdt møde den 9. august 2011 med borgmester Tove Larsen, Åbenrå Kommune, om samme emne, uden at der blev lovet noget. Samme dag besigtigedes sporet på Tinglev-Tønder banen, ligesom fhv. direktør for Privatbanen Sønderjylland, Robin Roost i Møgeltønder, besøgte.

Resultatet er blevet, at sporet på Åbenråbanen indtil videre bliver liggende til glæde for skinnecykelklubben, ligesom der er dannet en livskraftig og kompetent "Styregruppe vedr. jernbaneforbindelsen Tønder-Tinglev-Sønderborg" (STTS). Gruppen ønsker både person- og godstrafik på strækningen og er på det seneste blevet bakket op af de tre borgmestre i Sønderborg, Åbenrå og Tønder, som ønsker gennemgående persontrafik tværs over Sønderjylland.

Afgivelse af Høringssvar "Banestrækningen Aabenraa-Rødebro"

Ole Iskofs udarbejdede høringssvar vedrørende genaktivering af banestrækningen Aabenraa-Rødebro blev med formandens underskrift afsendt 24. juni 2011 til Aabenraa Kommune. I høringssvaret argumenteres for genaktivering af både persontrafik og godstrafik, inklusive havnebanen.

Den fortsatte kamp om Vestbanens eksistens

RBTs næstformand har vedligeholdt kontakten til medlemmerne af arbejdsgruppen vedr. Vestbanen. Som bekendt blev denne privatbanes eksistens sikret i kraft af et knebent flertal i Regionsrådet for Region Syddanmark i februar 2011. En sejr som Vestbane-arbejdsgruppen havde en klar aktie i. Men desværre har det vist sig nødvendigt at være på vagt, og sove med støvlerne på, for Vestbanen har fortsat sine hårdnakkede fjender. Deriblandt medlem af Regionsrådet Preben Friis Hauge (V), der i starten af året gennemførte et besynderligt stunt, idet han stik imod al fornuft med brask og bram forsvarede opretholdelsen af tre meget svagt benyttede trinbrætter på banen. Og fik en omfattende pressedækning for at kaste sig ind i kampen for disse trinbrætters videreførelse, som vel i sidste instans har til formål at så tvivl om banens berettigelse og få banen til at fremstå som et dyrt og besværligt projekt for skatteyderne. En velkendt Venstre-position i Vestjylland, som også vinder genklang hos regionsrådsformand Carl Holst. Varde Kommune og Arbejdsgruppen vedr. banen har den klare holdning, at det vil være urimeligt at holde liv i næsten ubenyttede standsningssteder. Områdets monopolavis Jyske Vestkysten har givet rigeligt med spalteplass til Vestbanens modstandere i Regionsrådet, hvorfor har Arbejdsgruppens medlemmer haft nok at gøre med at tage til genmæle over for verbale benspænd og gendrive urimelige postulater. Den konstante negativitet over for Vestbanen og dens modernisering og den evindelige bestræbelse på at stikke en kæp i hjulet fra et par V-regionsmedlemmers og en række JV-debattørers side giver anledning til dyb undren. For hvorfor ønsker man, at Varde-egnen skal stilles ringere, hvad angår kollektiv trafik, i sammenligning med fx Stevns, Odsherred, Lolland og Nordjylland? Arbejdsgruppen har derfor brugt en del kræfter på at synliggøre og fremhæve fordelene og de mange positive aspekter af Vestbanens bevarelse og opgradering. Der indsættes således helt nye tog fra 1. juli 2012, og der etableres direkte forbindelse til Esbjerg, således at skift i Varde undgås. Der kommer ny køreplan, og køretiden reduceres på strækningen. Heldigvis blev trinbrætsagen landet, og på et møde i Sydtrafik besluttedes det at nedlægge de tre famøse standsningssteder og undgå unødige udgifter til bevarelsen af holdepladserne.

Leif Kajberg overværede, som observatør, bestyrelsesmødet i Sydtrafik den 30. marts 2012. Det skete efter aftale med Arbejdsgruppen vedr. Vestbanen. Den regionale avis Jyske Vestkysten er som antydning et kapitel for sig, eftersom den konstant favoriserer de politiske kræfter, der ønsker busdrift i stedet for banebetjening mellem Varde og Nørre Nebel. Leif Kajberg har således fået afvist debatindlæg stilet til avisen med den begrundelse, at han ikke bor i Vestjylland, i avisens udgivelsesområde. Vi forfølger denne sag, som rummer en række principielle aspekter (ytringsfrihed). Det er således helt uhørt, at man opretholder et

bopælskriterium i relation til de skribenter, der ønsker at komme til orde i avisen (som ligesom andre dagblade modtager offentlig støtte). Vores kontakt og aktive støtte til Arbejdsgruppen vedr. Vestbanen har været med til at synliggøre Rådet for Bæredygtig Trafik i relation til Vestbanen og dens betjeningsområde.

Deltagelse i konferencen "Byudvikling, mobility management og cyklisme"

Konferencen, som var arrangeret i fællesskab af Transportøkonomisk Forening (TØF) og Transportens Innovationsnetværk d. 28. juni 2011 hos Rambøll, omfattede en lang række oplæg af blandet karakter, men som alle kan bidrage til at mindske det trafikale fodspor, heriblandt to oplæg om konceptet supercykelstier ved Rambøll og Københavns Kommunes Sekretariatet for Supercykelstier, om kulturel pedal-dannelse blandt de mindste borgere ved Dansk Cyklist Forbund, om cykling og folkesundhed ved Skov & Landskab, KU, om mobility management ved Formel M, om betydning af flytning af nyt hovedkvarter fra Virum til Ørestaden ved projektchef fra Rambøll og om højklasset kollektiv transport i København ved Per Als, Center for Byudvikling (igen: mere metro). Som deltagere til dette arrangement med debat om et overflødigshorn af bæredygtige trafiktiltag deltog fra RBT Lars Barfred og Kjeld A. Larsen.

Afgivelse af høringsvar vedr. udbygning af motorvejen mellem Kolding og Fredericia

D. 15. august 2011 indsendte RBT ved Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen et høringsvar til Vejdirektoratet vedrørende "Udbygning af E45/E20. Motorvejen mellem Kolding og Fredericia. VVM-undersøgelse". Beslutningsgrundlaget for udbygning af motorvejsstrækningen fra 2003 følges nu op af en VVM-undersøgelse fra Vejdirektoratet, hvor behovet for udbygning baseres på grundlag af en ganske urealistisk fremskrivning af trafikken, som er baseret på døgntrafikken, og ikke på belastningen i spidstimerne. Vejdirektoratet ser dermed ganske bort fra retningslinierne i aftalen fra januar 2009 om en grøn transportpolitik, hvor den kollektive trafik opprioriteres og klimaproblematikken indgår som element i trafikpolitikken.

En 3. Limfjordsforbindelse

Afgivelse af høringsvar vedrørende: "3. Limfjordsforbindelse, VVM redegørelse"

D. 26. august 2011 indsendte RBT ved Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen et 16 siders langt høringsvar til Vejdirektoratet vedrørende VVM-redegørelse for en 3. Limfjordsforbindelse. RBTs indvendinger opsummeres i konklusionen:

"Vi mener ikke, at Vejdirektoratets VVM-undersøgelse er brugbar. Den fremskriver blot biltrafikkens omfang på den mest primitive og ensidige måde. Dette til trods for de politiske aftaler om, at det er den kollektive trafik, der skal fremmes, og samfundet er i dyb krise, hvor der spares på mange vigtigere samfundsfunktions såsom skoler, hospitaler, børne- og ældreforsorg. Biltrafikken udnytter samfundets dyre vejinfrastruktur dårligst muligt, idet der kun er omtrent en person i hver bil i myldretiden. Alligevel bruger Vejdirektoratet dette som udgangspunkt for at anbefale vejanlæg, der er meget dyre og indebærer enorme miljømæssige belastninger.

Vejdirektoratet undlader at lave *seriøse* undersøgelser, der viser mulighederne for en mere miljøvenlig trafikudvikling med hovedvægt på let trafik og kollektive transportmidler. Dette til trods for, at aftalen "**En grøn transportpolitik**" netop skulle indebære at "Den kollektive trafik skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne".

"Råd vil nedlægge Vejdirektoratet"

I en artikel d. 2. februar 2012 af Hjalte Kragestein i Altinget, Transport interviewes Ivan Lund Pedersen om RBTs forslag om at nedlægge Vejdirektoratet og i stedet oprette et tværgående planlægningsorgan. Ivan citeres for følgende udsagn: "Vejdirektoratet er fuldstændig uegnet til at lave analyser, der omfatter andre transportformer end veje. De har simpelthen opdyrket et analyseapparat, der kun kan se én løsning, og det er flere veje." Helt konkret peger Ivan på den VVM-redegørelse, der danner grundlag for sidste uges indstilling til at bygge en ny motorvej over Limfjorden – via den såkaldte Egholm-linje.

Deltagelse i Trafikdage 2011 i Aalborg

Trafikdage i Ålborg 2011, som fandt sted 22.-23. august 2011, havde for første gang deltagelse fra RBT, idet Ole Iskov deltog i indledningssessionen. En række deltagende trafikordførere fra Folketinget havde alle som en kun lovord til overs for jernbanernes rolle - inkl. Vestbanen og den desværre nedlagte Slagelse-Næstved bane. Herudover deltog Ole i møder om bl.a. letbaneperspektiver i Østdanmark, togkøreplaner og -forsinkelser, flere passagerer i busserne, stationskapacitet, banestrategi for Vestjylland, S-tog til Roskilde og Helsingør, jernbanekapaciteten over Øresund, forbindelserne over Østersøen (både til Fehmarn og Rostock) samt regionaltog i Skåne.

Der var langt flere "RBT-interessante" emner, end én mand kunne dække. Særligt må fremhæves civilingenør Tommy O. Jensens m.fl.'s oplæg "Fremtidens jernbanetrafik i Vestjylland - et forslag til regional strategi" (se www.trafikdage.dk/artikelarkiv). Som Tommy udtalte, var forslaget fremprovokeret af lektor Harry Lahrmanns ide om nedlæggelse af alle enkeltsporede jernbaner i Jylland(!), men denne, som overværede foredraget, holdt lav profil og nøjedes med at sige, at han da ikke ønskede parallelsystemer (bus/bane).

Indsatsen for indførelse af betalingsring

Det er blevet diskuteret, om NGO'ernes indsats for en betalingsring kom for sent, om indsatsen var for svag, og allermest om pressen overhovedet var interesseret i at bidrage til en lødig debat. Følgende NGO-indsats fandt sted

Pressemeddelelse, 13/9 2011, kl. 9.00

I den fælles pressemeddelelse fra de fire NGO'er Vedvarende Energi, NOAH Trafik, Danmarks Naturfredningsforening og RBT rettedes budskabet mod de borgerlige politikere, som det fremgår af pressemeddelelsens indledning:

"Københavns trafik har brug for et miljøløft. Derfor opfordrer fire miljøorganisationer de borgerlige politikere til at genoverveje deres modstand mod en betalingsring."

I virkeligheden burde indsatsen i større omfang have været rettet mod modstanderne inden for den socialdemokratiske billobby i form af unge borgmestre i omegnskommunerne og topfolk inden for Metal..

10 begrundelser for en betalingsring/miljøafgift for bykørsel

De 10 begrundelser blev udarbejdet af Ivan Lund Pedersen fra RBT/NOAH-Trafik i løbet af september og brugt i forskellige sammenhænge.

"Betalingsring – Hvorfor politisk indgriben?" og "Faktaark – betalingsring"

Pressemeddelelse fra d. 11. september 2011 blev udarbejdet på vegne af Det Økologiske Råd af Kåre Press-Kristensen. Det nyttige faktaark blev ligeledes udarbejdet af Det Økologiske Råd.

"Betalingsring batter ikke stort for CO₂-regnskabet"

I en artikel med ovenstående overskrift af Kjeld A. Larsen i Informations spalte Kommentar 28. september 2011 fremførtes synspunktet, at vi selvfølgelig skal have en betalingsring, men at en betalingsring blot er ét middel i en nødvendig samlet bæredygtig trafikstrategi. Den CO₂-reduktion, som betalingsringen kan bidrage med, svarer til mindre end 1 pct. af transportens samlede CO₂-udslip. Det anføres, at den reduktion i biltrafikken, som opnås ved etablering af en betalingsring, hurtigt vil blive bragt tilbage igen via den trafikpolitik, som Københavns Kommunes flertal praktiserer, blandt andet på parkeringsområdet.

Artiklens synspunkter blev viderebragt i en artikel med overskriften **"Betalingsring hjælper ikke på CO₂"** af Niels Th. Dahl i Altinget, Energi & Klima d. 28. september 2012.

Interview vedrørende mobilitet og betalingsring

To RUC-studerende Louise Staalsen og Chiraporn Yariya gennemførte d. 31. oktober 2011 et interview med Kjeld A. Larsen om mobilitet og trængselsafgifter.

"Kørselsafgifter er nødvendige"

I en artikel i Altinget, Transport d. 1. december 2011 med ovenstående overskrift gjorde Kåre Press-Kristensen fra Det Økologiske Råd op med en række myter omkring betalingsringen.

Deltagelse i Transportministeriets konference: "Bedre mobilitet – Konference om en trængselsafgift i Hovedstaden" d. 5. december 2011.

Efter konferencens afholdelse sendte Kjeld A. Larsen følgende indtryk rundt til sine kolleger:

"Jeg repræsenterede i dag RBT på den med spænding imødesete konference om trængselsafgifter, som transportminister Henrik Dam Kristensen var vært for. Et stort udbud af repræsentanter for forskellige ministerier, sjællandske kommuner, interesseorganisationer og trafikforskere var til stede. Alle oplæg er allerede lagt på transportministeriets hjemmeside. Alt i alt kom der ikke så meget nyt på bordet. Transportministeren slog med det samme fast, at konferencen ikke handlede om en diskussion for og imod en betalingsring, men om hvor den skal ligge, teknikken og betalingsstrukturen. Han slog fast, at formålet med etablering af en betalingsring for regeringen primært er at få reduceret trængslen, sekundært at forbedre miljøet og bidrage til en bedre og billigere kollektiv transport. Han vurderede, at en betalingsring er den eneste realistiske finansieringskilde til udbygning af den kollektive trafik.

Afdelingschef i Transportministeriet Søren Wille forelagde ministeriets status for etablering af en betalingsring på nuværende tidspunkt. Den er baseret på beregninger via OTM trafikmodellen, foretaget af Tetraplan. Denne nye Tetraplan-rapport, som er en opdateret version af en rapport fra Tetraplan fra juli 2008, er også lagt på ministeriets hjemmeside. Der er fremlagt tre alternativer for en placering: langs ring 2, langs kommunegrænsen og langs ring 3. Alt peger på, at valget falder på modellen langs kommunegrænsen med den ekstra udvidelse, at hele Amager kommer til at ligge inden for betalingsringen. Alt i alt den bedste løsning, som dog ikke skaber den største trafikreduktion i Københavns indre bydele. Det er planen at lave en så simpel betalingsring som mulig, dvs. ikke at sætte på flere ringe. Vejdirektoratet skal nu foretage miljøberegningseksekvenser for de forskellige placeringer af ringen. Den foreslåede takststruktur er indtil videre den af S og SF foreslåede umiddelbart inden valget. Køreplanen skitseres som følger: Lovforslag, inklusive miljøredegørelser, skal i høring januar 2012. Der bliver ikke tale om en egentlig VVM-høring, men - som udtrykt af ministeren - "en miljøredegørelse på VVM-niveau". Lovforslaget fremsættes foråret 2012. Ringen kan være klar i midten af 2014.

På forskerside havde man valgt at benytte Mogens Fosgerau fra DTU. Det skal siges, at Buus Kristensen holdt kæft under hele seancen. Fosgerau tvivlede på, at samfundskagen, dvs. et provenu til finansiering af mere kollektiv trafik, nødvendigvis bliver større ved etablering af en trængselsafgift. Dette står i modsætning til beregningerne i Tetraplan-rapporten. Han omtalte tillige OTM-modellens begrænsninger i form trafikberegninger ved indførelse af betalingsring, idet den ikke indeholder trængselsdele og ikke forholder sig til en eventuel spredning af myldretidstrafikken. Han opfordrede til, at taksterne skal baseres på det tidstab, som trafikanten pådrager andre biltrafikanter, og at der skal ydes rabat til bilister, der skal på arbejde! Fosgerau fremlagde en meget forsimplet model over konsekvenser for den økonomiske aktivitet ved etablering af en betalingsring: aktiviteten stiger i centrum og et stykke uden for ringen, men vil falde umiddelbart i nærheden af ringen. Det sidste fik en af forstadskommunernes borgmestre til at forlange yderligere undersøgelser om ringens økonomiske konsekvenser for kommuner nær betalingsringen.

Michael Svane fra DI var som forventet stærk modstander af en betalingsring og afslørede, at DI netop i dag har lagt en rapport om en betalingsrings uheldige konsekvenser for erhvervslivet på sin hjemmeside. Så den må vi studere.

Det mest interessante oplæg kom fra svensk hold, idet Carl Hamilton fra Stockholm redegjorde for den stockholmske betalingsrings positive konsekvenser for mindskelse af trængsel og forbedring af miljøet. Den redegørelse kan vi godt bruge i vort arbejde.

Konferencen sluttede med en paneldebat. Panelet omfattede bl.a. trafikforsker Per Homann Jespersen, som oprindeligt slet ikke var inviteret til konferencen, vor kære bekendt Torben Kudsk fra FDM, overborgmester Frank Jensen og to forstadsborgmestre. Underligt nok var ingen af de kollektive trafikudbydere inviteret med i panelet.

Det mest interessante debatoplæg kom fra de to forstadskommune borgmestre, Karin Søjberg Holst fra Gladsaxe og Søren P. Rasmussen fra Lyngby-Taarbæk, i form af et fælles oplæg, som rummede forslag til en udbygning af den kollektive trafik med tre udvalgte radiallinier, som selvfølgelig skal have forbindelse til den ny letbane i Ring3. Yderst flot at de to borgmestre, som kommer fra hver sin politiske blok, sammen kan komme med et fremadskuende trafikoplæg. Oplægget er ikke kommet på transportministeriets hjemmeside, men jeg har opfordret ministeriet til at bringe det. Vi må se nærmere på dette oplæg.

I mit spørgsmål til panelet opfordrede jeg netop til, at vi må sørge for en tilstrækkelig ny kapacitet i det kollektive system til at kunne klare en kvalitetsbetjening af bilpendlere, som vælger det kollektive system til.

Jeg nævnte, at en ny kritisk rapport om en udbygning af det kollektive system i hovedstadsregionen er på trapperne.”

Afgivelse af høringsvar ”Vedrørende rapporten: ”Trængselsafgift i Hovedstaden”.”

Det 15 sider lange høringsvar vedrørende Vejdirektoratets miljøundersøgelse i forbindelse ”Trængselsafgift i Hovedstaden” blev udarbejdet af Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen og indsendt til Vejdirektoratet d. 26. januar 2012. Det er muligvis første og eneste gang, at RBT roser Vejdirektoratet i et høringsvar. Således indledes høringsvaret med følgende sætning: ”Rådet for Bæredygtig Trafik har gennemgået rapporten, som vi finder fyldestgørende, og vi vil derfor opfordre Folketinget til at vedtage en lovgivning om opkrævning af en trængselsafgift/miljøafgift ved Københavns Kommunegrænse og Amager”. I høringsvaret kaldes betalingsringen en nødværgeforanstaltning for København for at få begrænset tilstrømningen af næsten tomme biler hver dag. Via en analyse af antal personer i biler i morgenspidstimen på indfaldsvejene mod København vises, at det ikke er nogen uoverkommelig opgave at skaffe transport til f.eks. 20 % af de pendlere, der kører på de undersøgte indfaldsveje i spidstimen mellem kl. 8 og 9. Høringsvaret peger på etablering af letbaner som et attraktivt skinnebåren alternativ til bilpendling, og peger tillige på en række andre supplerende midler til reduktion af trængslen og miljøproblemerne, herunder parkeringspolitik, benzinafgifter og befordringsfradrag.

Høringsvaret blev i forkortet form d. 26. januar 2012 tillige sendt til pressen og til politikere i Hovedstadsområdet. Eksempelvis kvitterede Center for Trafik under Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune på borgmester Ayfer Baykals vegne for høringsvaret d. 31. januar 2012.

Skrivelse til Roskilde Kommunalbestyrelse og Folketingets Trafikudvalg om fejlbehæftet Niras rapport

Skrivelsen, udarbejdet af Ivan Lund Pedersen og afsendt d. 3. februar 2012, indledtes med følgende sætning: ”Rapport fra NIRAS om effekten for Roskilde af en trængselsring, udsendt af Roskilde Kommune, er så fejlbehæftet, at den ikke er brugbar til en seriøs diskussion om effekten af en trængselsafgift”. Ivan påpeger to graverende fejl, som helt fjerner grundlaget for rapportens konklusioner:

”Punkt 1. Rapporten bruger døgnantal på 1,4 personer pr. bil til at vurdere morgenmyldretiden, hvor belægningen pr. bil kun er ca. 1,1 person. Derved overdrives antallet af personer i spidstimen med ca. 27 %.
Punkt 2. Rapporten skønner sig til omfanget af myldretimetrafikken ved grænsen til Københavns Kommune, i stedet for at benytte trafiktællinger fra Københavns Kommune. NIRAS kommer derfor, kombineret med ovennævnte under punkt 1), fejlagtigt frem til, at der skal skaffes plads til 1.100 flere passagerer fra Roskilde i den kollektive trafik i morgenspidstimen ved en trængselsafgift ved Københavns kommunegrænse og Amager. Det er helt misvisende, idet der i alt i morgenspidstimens biler på Holbækmotorvejen mod København kun er 1.686 personer.”

Ivans analysearbejde fik stor betydning i den fortsatte debat om betalingsringens indførelse. Bl.a. kvitterede Frederik Fisker, sagsbehandler i Transportministeriets sekretariat for Ivans arbejde. Kommunikation med Frederik Fisker blev fortsat i form af en email d. 16. februar 2012, hvor Ivan kommenterer NIRAS’ ufuldstændige svar på kritikken fra d. 7. februar.

”Betalingsringen er en nødvendig nødværg-eforanstaltning”

Med ovenstående overskrift fra en kronik d. 13. februar 2012 i Ingeniøren af Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen påpeges endnu engang, hvorfor en betalingsring er et nødvendigt middel for at begrænse biltrafikken til København:

”Indførelse af en trængselsafgift har karakter af en ren nødværgeforanstaltning for at København kan få begrænset tilstrømningen af næsten tomme biler. I øjeblikket kører biltrafikken fra regningen (forsinkelser af andre trafikanter, luftforurening, støjforurening, stress, ulykker, arealforbrug) hver eneste dag. Det er ikke rimeligt, at skadevoldere ikke betaler for skader og belastninger. God samfundsmoral tilsiger, at man skal betale sine regninger. Ved opkrævning af en trængselsafgift vil der i det mindste blive betalt en del af regningen, og pengene skal gå til kollektiv trafik. Man må også huske, at pendlere, der bor længere end 12 km. fra deres arbejdsplads, tilmed også får statsstøtte i form af befordringsfradrag.”

Kronikken førte til mange læserindlæg, hvoraf flere støttede kronikørernes synspunkter, mens andre var stærkt uenige. I denne i øvrigt ret sobre debat bidrog Ivan Lund Pedersen med adskillige kommentarer, heriblandt **”Uddybning af kronik og kommentarer”** d. 13. februar og **”Markedsværdi af p-pladser”** d. 14. februar.

"I stedet for "Bybelastningsafgiften""

En artikel af Kjeld A. Larsen og Ivan Lund Pedersen med ovenstående overskrift blev bragt d. 29. marts 2012 i Altinget, Transport. Artiklen, som er et bidrag til trængselsdebatten efter betalingsringens forlis, peger i overskriftform på, hvilke andre midler, der kan tages i brug for at lette trængslen: "To tredjedele af privatkørslen kan erstattes", "Man kan dæmme op for biltrafikkens privilegier", Befordringsstøtte til kollektiv transport" og "Beskatning af fri eller billig parkering".

Valgmøde i Aarhus: "Et fælles transportområde i EU – er det en god idé? Hvad vil det betyde for Aarhus og Danmark?"

I forbindelse med folketingsvalget 2011 indbød de tre organisationen NOAH, Vedvarende Energi og Rådet for Bæredygtig Trafik til debatmøde med ovenstående omstændelige titel d. 13. september 2011 i Frederiksbjerg Beboerhus. Den faglige baggrund for debatmødet var EU-Kommissionens Hvidbog fra marts 2011: "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" tillige med Aarhus Kommunes Klimaplan 2010-11. Inden diskussionen med et inviteret politikerpanel og publikum indledtes med tre oplæg: "En fælles EU transportpolitik – betydning for Aarhus og Danmark" ved Palle Bendsen, "Kan EU's og Aarhus Kommunes planer levere bæredygtig transport?" ved Kjeld A. Larsen og "Transportbranchens syn på EU-planen" ved chefkonsulent Rune Noack. Under sin research forud for mødet kunne RBTs oplægsholder konstatere, at Aarhus Kommunes Klimaplan ikke rummer nogen målsætning om CO₂-reduktion på transportområdet, og at EU-Kommissionens målsætning for CO₂-reduktion på transportområdet er meget lidt ambitiøs på det korte sigt: blot 1 % per år indtil 2030, men langt mere ambitiøs på det længere sigt: hele 5 % per år 2031-2050, dvs. på et tidspunkt, hvor vore efterkommere skal overtage styringen af samfundsudviklingen og løse klimaproblemet.

Deltagelse i "Seminar om mobilitetsbegrebet"

DTU Transport stod for invitationen til seminaret, som fandt sted på DTU d. 1. november 2011. Invitationen var sendt til de forskellige transportforskningsmiljøer, til kommunale forvaltninger, transportselskaber og NGO'er. Formålet med mobilitetsseminaret blev beskrevet som følger i invitationen: "Formålet med dette seminar er at præsentere og drøfte mobilitetsbegrebet og -fænomenet med henblik på at bidrage til at nuancere og præcisere den aktuelle debat. Seminaret vil introducere til de forskellige opfattelser og definitioner, der findes i forskningen på transportområdet, og tydeliggøre forskelle og ligheder mellem dem. Ideelt set ville det være ønskeligt at opnå enighed om en bestemt definition eller tilgang, men det er formentlig ikke muligt. Formålet med seminaret er da også mindre ambitiøst: at se om vi kan blive klogere på, hvordan begrebet mobilitet bliver brugt af forskellige fagmiljøer og –personer, og hvori forskellene mere præcist ligger. Det vil kunne give en større gensidig forståelse og danne basis for en mere oplyst faglig debat om mobilitet og transport, og så er vi vel kommet et godt stykke videre." Den noget kryptiske formulering dækker over **en stor faglig uenighed om mobilitetsbegrebet blandt forskerne på de tre universiteter**, hvor transportforskning drives, nemlig en mere snæver opfattelse af mobilitet som en fysisk flytning af personer og gods, som er repræsenteret på DTU Transport med institutdirektør Niels Buus Kristensen i spidsen, og en mere bred sociologisk tilgang, som også inkluderer virtuel mobilitet i mobilitetsbegrebet, repræsenteret i transportforskningsmiljøerne på både RUC, med Lise Drewes og Malene Freudendahl-Pedersen som repræsentanter, og på AUC, med Claus Lassen som repræsentant. Gnisterne føg, ofte hen over hovederne på de deltagende fra de kommunale forvaltninger, i forbindelse med diskussionerne efter de fire oplæg ved henholdsvis Niels Buus Kristensen, Malene Freudendahl-Pedersen, Claus Lassen og Henrik Gudmundsson. Ingen tvivl om, at RBT i sit syn på transportverdenen har mest til fælles med miljøerne på RUC og AUC. For RBT deltog Kjeld A. Larsen, Leif Kajberg og Lars Barfred.

Deltagelse i Dansk Elbil Alliances åbne medlemsmøde om elbiler

Med overskriften "Debatter elbiler, transport & klima med vores nye klima-, energi- og bygningsminister og transportminister" inviterede Dansk Elbil Alliance til et offentligt debatmøde d. 23. november 2011 i Dansk Design Center. Ud over de to ministres oplæg præsenteredes yderligere to oplæg, nemlig vicedirektør for Dansk Energi Anders Stouge: "Energiselskabernes rolle i forhold til elbiler" og branchedirektør for DI

Bilbranchen: "Bilindustrien og bilforhandlernes syn på elbiler og fremtidens transport". Specielt sidstnævntes oplæg var interessant, bl.a. ved at præsentere interessante tal fra bilbranchen. Dansk Elbil Alliance, som er en interesseorganisation for danske elbilleverandører, udsendte i september 2011 en "National handlingsplan for elbiler". Ret imponerende, hvor stor adgang til offentligheden elbilalliancen kan skabe, herunder at formå hele to ministre til at sætte tid af til arrangementet. For RBT deltog Kjeld A. Larsen.

Deltagelse i NOAH debatmøde: "Farvel til luftfart – og til kæresten i USA?"

Invitationen til mødet, som fandt sted d. 23. november 2011 i DGI-byen, formulerede en række debatspørgsmål: "Kan klimaet tåle den øgede luftfart? Kan ny teknologi og EU's kvotesystem løse problemet? Eller er den eneste løsning et farvel, til den måde vi forbruger luftfart på i dag? Er vi klar til at ændre livsstil, droppe solskinsferien på Tenerife og miste kæresten i USA?" Mødet omfattede tre debatoplæg, nemlig "Reduceret luftfarts betydning for befolkningen – erhvervsmæssigt og socialt?" ved Claus Lassen, Aalborg Universitetscenter, "Hvordan vil SAS reducere klima- og miljøbelastningen?" ved Martin Porsgaard, miljø- og csr-chef, SAS og "Skal forbrugernes adfærd eller luftfartens regulering ændres?" ved Jacob Sørensen, NOAH, tillige med en paneldebat med tre Folketingspolitikere. En debat udspillede sig mellem Martin Porsgaard, som i øvrigt er tidligere medarbejder hos NOAH, og Jacob Sørensen om målingen af klimabelastningen i forbindelse med luftfart. Fra RBT deltog Kjeld A. Larsen og Ivan Lund Pedersen.

Pressemeddelelse i forbindelse med de bebudede prisstigninger i den kollektive trafik ved NOAH-Trafik

Endnu engang bebudedes priserne i den kollektive trafik at skulle stige, endnu et løftebrud fra den ny regering. I den anledning sendte Ivan Lund Pedersen d. 29. november 2011 et notat til de forskellige redaktioner med følgende konstatering: "Med de bebudede prisstigninger i den kollektive trafik skulle benzinen koste ca. 39 kr. pr. liter, hvis bilister siden 1980 havde fået af grovfilen på samme måde som bus- og togpassagererne."

Afgivelse af høringsvar i forbindelse med Letbane i Odense 1. etape

I høringsvaret Letbane i Odense 1. etape, udarbejdet af Ole Iskov, roses letbaneinitiativet indledningsvis. Kommunen opfordres til at lade letbanen fortsætte ud over kommunegrænsen, til at anskaffe vogne med førerrum i begge ender, og advarer mod at anvende sporvogne fra italienske AnsaldoBreda. Endelig advares mod den planlagte etablering af store underjordiske parkeringsanlæg i forbindelse med Thomas B. Thriges Gades nedlæggelse, idet sådanne vil modvirke øget brug af den kollektive trafik.

Deltagelse i temamøde "Alternative drivmidler til transport" hos Energistyrelsen

Energistyrelsen afholdt et offentligt temamøde om alternative drivmidler til transport d. 15. december 2011 hos Energistyrelsen i Amaliegade. De mange tekniske oplæg, som blev fremlagt til drøftelse, skal indgå i en samlet afsluttende rapport. Ekspertoplæggene var udarbejdet af medarbejdere ved Energistyrelsen, COWI, Energinet.dk, Syddansk Universitet og Volvo Lastvogne. For RBT deltog Kjeld A. Larsen.

Udsendelse af opdateret rapport om alternative drivmidler i transportsektoren

D. 29. februar 2012 udsendte Energistyrelsen rapporten om alternative drivmidler i transporten og konkluderede i den forbindelse: "Samfundsøkonomisk kommer elbiler, biogas og naturgas stadig bedst ud, mens især biogas og elbiler vil reducere CO₂. De elbaserede drivmidler er de mest energieffektive".

Deltagelse i konferencen "Delebiler – fremtidens transportløsning?"

Konferencen, som fandt sted i en næsten fyldt Fællessalen, Christiansborg d. 13. januar 2012, var organiseret i et samarbejde mellem Danske Delebiler, Transportøkonomisk Forening og Anne Baastrup, trafikordfører for SF. Det var lykkedes at sammensætte en meget prominent talerliste og debatpanel. To oplægsholdere var hentet ind fra udlandet, nemlig EU's klimakommissær Connie Hedegaard: Delebilismen – et smugkig ind i et grønnere samfund?" og trafikforsker Michael Glotz-Richter fra Bremen: "Exploit the market potential!". Fra dansk side var der bl.a. oplæg ved Trafik- og miljøborgmester Ayfer Baykal, direktør Bjarke Fonnesbech fra Delebilfonden, trafikforsker fra RUC Malene Freudendahl-Pedersen og Jørgen Merrild Hjort fra DSB. Arrangementet afsluttedes med en politisk debat "Hvordan kommer vi videre?", hvor også en række af

folketingspartierne trafikordførere bidrog. Blandt politikerne var der udpræget velvilje over for delebiler. Fra RBT deltog Lars Barfred, som tillige er medarbejder i Delebilfonden.

Delebilfonden, som er et af de største medlemmer af Danske Delebiler, har siden konferencen oplevet en stor velvilje fra Københavns Kommune, Greve Kommune og oplevet den størst vedvarende søgning af nye medlemmer. Efterfølgende har Delebilfonden fået støtte fra Trafikstyrelsen på en halv million kr. til videns- og konceptudvikling af delebiler til erhvervsvirksomheder og kommuner.

Deltagelse i konferencen "Lastbiltransport – en vækstmotor i dansk økonomi?"

Formålet med konferencen, som var arrangeret af transportøkonomisk Forening på Christiansborg d. 19. januar 2012, var "at sætte fokus på vejgodsttransportens rolle i en dansk vækstøkonomi. Med udgangspunkt i en ny analyse fra Copenhagen Economics og cases fra to transportvirksomheder debatterer organisationer og politikere de udfordringer, som danske virksomheder inden for vejgodsttransport står over for i et Indre Marked, hvor der i stigende grad konkurreres på tværs af de nationale grænser". Tre arbejdsgiverforeninger på transportområdet deltog tillige med et politikerpanel. Mens rapporten fra Copenhagen Economics var en tynd kop te, så var oplæggene fra de to speditivirksomheder ganske interessante. Problemet er, at der sker en kraftig "udflagning" af danske godsttransportvirksomheder, i takt med at industrien er flyttet ud af Danmark, samtidig med at lønforskellene mellem danske chauffører og chauffører i udlandet, specielt i Tyskland, er blevet forøget. Alligevel var opfordringen fra et hensygnende erhverv i Danmark til partierne: få gang i infrastrukturinvesteringerne til midtjysk motorvej og Kattegatforbindelse.

Afgivelse af "Høringsvar Storstrømsforbindelsen"

D. 22. januar 2012 indsendte RBT ved Ole Iskov et høringsvar til Banedanmark vedrørende de fem scenarier, som er opstillet for Storstrømsbroen, som ikke har den fornødne kapacitet til godstogstrafik i forbindelse med konstruktion af Femernbælt-forbindelsen og i øvrigt er stærkt nedslidt. RBT's prioritering lyder således: "Vi ønsker en ren dobbeltsporet jernbaneforbindelse og af hensyn til støjgenerne fra de mange godstog helst i tunnel. Det tjener efter vores opfattelse intet formål at fortsætte med enkeltspor, og det vil være spildte penge at sætte den nuværende bro i en sådan stand, at den kan bære fremtidens godstogstrafik, hvis det overhovedet lader sig gøre." Og "Hvis den gamle bro for rimelige midler kan istandsættes til trafik med lette køretøjer, cyklister og fodgængere, vil det være udmærket – også for turismen. Større og tungere køretøjer må henvises til Farøbroerne."

Deltagelse i "Fremtidens Transport IV"

Det årligt tilbagevendende arrangement, som fandt sted d. 23. januar 2012 i Ingeniørhuset, havde arbejdstitlen "Danmarks transportpolitiske udfordringer set i lyset af EU's transportpolitik og de danske udfordringer". Som arrangør for arrangementet, som normalt er årets tilløbsstykke for personer med interesse for transport, herunder landets transportminister og et Folketings politikerpanel bestående af Folketingets trafikordførere, står Ingeniørforeningen i Danmark (IDA) i samarbejde med TØF, ITS Danmark, Selskabet for jernbanetransport og Byplan, Vej & Trafik under IDA. Hovedtemaerne år 2012 var byernes trængselsproblemer, herunder selvfølgelig betalingsringen, godsttransportpolitik, klimapolitik på transportområdet og den kollektive trafiks evne til at løfte byrden. Blandt oplæggene kan nævnes: Transportminister Henrik Dam Kristensen: "Regeringens transportpolitik og transportmål frem til 2020", borgmester for Teknik- og Miljø Ayfer Baykal: "Transportpolitikken i byerne – er EU's mål gennemførlige og hvad skal der til?", direktør i CONCITO Thomas Færgemand: "Trafikkens bidrag til regeringens klimaambitioner" og trafikforsker Per Homann Jespersen: "Hvordan bliver dansk transport uafhængig af fossile brændsler?" For RBT deltog Kjeld A. Larsen og Ole Iskov. Eftermiddagen omfattede tre parallelle sessioner med indledende oplæg: Session 1: Byerne – mindre trængsel og bedre miljø og klima", hvor Annette Enemark holdt et interessant oplæg om trængslens omfang, og Kjeld A. Larsen deltog, Session 2: "Hvordan gør vi den kollektive bus- og togtrafik mere attraktiv?", hvor Ole Iskov deltog, og session 3: Hvordan mindsker vi godsttrafikkens påvirkning af trængsel og klima uden at mindske virksomhedernes vækstmuligheder?". Alt i alt en blandet landhandel og spredt fægtning uden angivelse af klare mål og midler

til løsning af de omfattende problemer forbundet med transportens udvikling, men med stor lejlighed til at netværke i pauserne.

Afgivelse af hørings svar vedrørende "Forslag til lov om ændring af lov om jernbane og lov om off. Veje"

Hørings svaret, som blev afsendt til Transportministeriet d. 26. januar 2012, blev udarbejdet af Ole Iskov. RBT gør først og fremmest indsigelse mod det "gebyrtyranni", som lovforslaget lægger op til ved at foreslå udbredt anvendelse af brugerbetaling for de ydelser, der af ministeriet pålægges Trafikstyrelsen at udføre, eksempelvis gebyr for at blive godkendt som uddannelsessted for lokomotivførere og afgift på inspektioner og tilsyn med bl.a. sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser.

Afgivelse af hørings svar vedrørende "Forslag til lov om offentlige veje"

I hørings svaret, som blev indsendt til Transportministeriet d. 19. februar 2012, kommer Ole Iskov med en række bemærkninger til udkast til lovforslaget, heriblandt forslag om at private veje og letbaner integreres i et fælles lovforslag.

Afgivelse af hørings svar vedrørende "Opgradering af strækningen af Hobro-Ålborg"

I hørings svaret, som blev indsendt til Banedanmark d. 23. februar 2012, anbefaler Ole Iskov bl.a., at "en ombygning af strækningen til 160 km/t. ikke længere tjener noget formål, og skal foreslå, at der allerede nu sættes på mindst 200 km/t. kombineret med ERTMS og forberedelse af elektrificering ved opsætning af master. Nye eltog vil formentlig være anskaffet, før opgraderingen af strækningen er færdig, men fuld eldrift forudsætter naturligvis også elektrificering mellem Fredericia og Hobro."

"Dansk transport uden fossile brændsler – det ER muligt"

Rapporten fra det nedlægningstruede Teknologirådet med ovenstående titel blev udarbejdet i et samarbejde mellem en række forskere, interessentgrupper, herunder Dansk Cyklist Forbund, Movia, FDM og DI Transport under Teknologirådets ledelse. TØF og Teknologirådet inviterede til et medlemsarrangement d. 27. februar 2012 til forelæggelse og diskussion af rapporten. Rapportens resultater i form af en række scenarier blev fremlagt i et fælles oplæg "Hvordan det kan gøres" af transportforsker Per Homann Jespersen, RUC og videnskabelig assistent Per Skougaard Kaspersen, DTU. For RBT deltog Kjeld A. Larsen. Den spændende rapport, som bygger på konsensusprincippet, blev siden hen drøftet i en artikel i Ingeniøren.

Eksperter til bilbranchen: Jeres teknologiske fix rækker ikke til CO₂-fri transport"

I artiklen fra Ingeniøren d. 22. marts 2012 opdeler journalisten Nicolai Østergaard rapportens konklusioner i en god og en dårlig nyhed og opridses tillige udgangspunktet for rapportens beregninger:

"Den gode nyhed er, at 'bare' ved at sætte benhårdt på at tilvejebringe de bedste rammebetingelser for udbredelse af grønne teknologier i transportbranchen er det muligt at begrænse CO₂-udledningen fra transportsektoren med 50 procent i 2050, sammenlignet med 1990-niveauet.

Den dårlige nyhed er, at hvis dansk transport helt skal frigøres fra kul og olie i 2050, bliver det i et eller andet omfang nødvendigt at tage skrappe midler i brug og lægge begrænsninger på en udvikling, hvor danskernes appetit på transport i egen bil automatisk stiger i takt med den økonomiske udvikling. For teknologiske satsninger alene kan ikke levere 'varen' så hurtigt."

"Udgangspunktet for beregningerne har været, at der frem mod 2050 sker en 'hurtig, men realistisk' udrolning af energieffektive transportteknologier og VE-brændsler i hele den danske transportsektor, som altså ikke kun omfatter biltransport, men også den del af fly- og skibstrafikken, der udgår fra Danmark. Transittransport indgår ikke i scenarie-beregningerne."

Begunstigelse af køb og brug af bil gennem to årtier

"Analyse af udviklingen i beskatning af biler og brændstof" ved NOAH-Trafik

Ivan Lund Pedersen, NOAH-Trafik og RBT, afsendte d. 24. november 2011 på NOAH-Trafiks vegne et notat til Folketingets Skatteudvalg med ovenstående overskrift. I notatet gøres "opmærksom på en miljømæssig og samfundsmæssig udvikling, hvor indkøb og brug af biler er blevet meget billigere gennem de seneste årtier."

"Bilpendlere på statsstøtte"

D. 28. februar 2012 udgav Center for Alternativ Samfundsanalyse (CASA) i samarbejde med Noah-Trafik rapporten "Bilpendlere på statsstøtte". Forfattere til rapporten var Karl Vogt-Nielsen og Ivan Lund Pedersen. Fra introduktionen på CASAs hjemmeside kan følgende læses om analysens resultater:

"CASA har i samarbejde med NOAH set på, hvorledes udgiften ved at køre i bil til og fra arbejde over en længere periode er blevet påvirket af benzinprisen, energiafgifter, bilernes udvikling, befordringsfradrag, registreringsafgiften samt kørselsgodtgørelse.

Analysen viser overraskende, at det er blevet væsentligt billigere de senere år at være bilpendler i forhold til 1990 og i forhold til år 2000. Bilisterne har over en årrække fået enorme lempelser i udgiften på at anskaffe og køre bil.

Opfattes besparelsen i anskaffelsesudgiften som et tilskud til bilpendlerne, er det i praksis i dag gratis for bilpendlerne at pendle ind og ud af København.

Analysen ser bl.a. på, hvad merudgiften ved en betalingsring betyder for pendleren i forhold til lempelserne i statens afgifter mm.

De seneste års højere benzinpriser er krusninger på overfladen i forhold til de gennemførte lempelser. Eksempelvis har en bilpendler, der bor i Helsingør i Nordsjælland eller i Herfølge syd for Køge, ca. 50 km kørsel hver vej, hvis de arbejder i København.

Benzinudgiften hertil er for en gennemsnitlig ny bil på 60-70 kr. dagligt. Når der indregnes værdien af befordringsfradraget, er det i de seneste år blevet næsten gratis at køre de 100 km til og fra arbejdet. I 2009 var nettoudgiften 8 kroner.

Opfattes endvidere værdien af lempelserne i registreringsafgifterne siden 1990 som et tilskud, så svarer det til, at bilpendleren opgjort på denne måde rent faktisk tjente 15 kroner dagligt i 2009.

Såfremt benzinafgiften, befordringsfradraget samt registreringsafgiften var forblevet uændret som i 1990, ville udgiften i 2009 ikke være 8 kroner, men 57 kroner på de 50 km dagligt mellem Herfølge og København."

"Staten har forkælet bilister viser beregning"

Artiklen med ovenstående overskrift af Simone Hansen og Gitte Bank Jensen i MetroXpress d. 28. februar bringer et interview med Karl Vogt-Nielsen om rapportens analyseresultater. Socialdemokraternes skatteordfører Thomas Jensen er ikke af den opfattelse, at regeringen skal pille ved benzinafgifterne. Han peger på, at regeringen har forpligtet sig på at lave en provenuneutral omlægning af registreringsafgiften for at fremme "miljørigtige" biler. Så intet håb om blot en genopretning af afgiftsniveauet fra før 1990.

"Rapport: Bilkøb er blevet langt billigere"

Omtalen og de politiske kommentarer til CASA-rapporten fortsatte i en artikel med ovenstående overskrift af Hjalte Kragestein og Kristian Dalgaard i Altinget / Transport d. 8. marts 2012. Den fyldige omtale følges op af interview med Christian Ege, Det Økologiske Råd, Allan Skytte Christensen, FDM, og Andreas Steenberg, trafikordfører for regeringspartiet Radikale Venstre. Regeringspartiet er - ærgerligt nok - enig med FDMs repræsentant i, at antallet af biler ikke er et problem, men derimod hvilke typer af biler danskerne vælger at investere i. Af regeringsgrundlaget fremgår, at regeringen vil lave en provenuneutral omlægning af registreringsafgiften, så "miljøvenlige" biler bliver billigere og de "svinende" dyrere. Så ved vi, hvad vi kan forvente af også den ny regering: en stadig stigende bilpark.

"Åbent brev til Folketingets partier i anledning af snarlige forhandlinger om CO₂-reduktioner på transportområdet samt skattereforhandlinger"

I forlængelse af offentliggørelsen af resultaterne om privatbilismens begunstigelse i de seneste 20 år fra CASA rapporten sendte Ivan Lund Pedersen på vegne af NOAH-Trafik d. 31. marts 2012 et åbent brev med ovenstående overskrift til pressen. I indledningen til skrivelsen skriver Ivan:

"Leasingsagen var kun toppen af isbjerget.

Pengene fosser ud af statskassen, fordi bilafgifterne er voldsomt nedsat siden 1990. Der må en genopretning til, både af hensyn til miljøet og samfundsøkonomien.

Beskatningen af en Peugeot 107 er eksempelvis nedsat med 72.346 kr. (fra 92.639 kr. til 20.293 kr.) sammenlignet med beskatningsreglerne i 1990."

Dialogmøde med den ny transportminister Henrik Dam Kristensen

RBT afsendte en **lykønskningskrivelse** til transportministeren d. 31. oktober 2011

Via indsats fra Ivan Lund Pedersen, som repræsentant for NOAH Trafik, opnåede RBT og NOAH audiens hos ministeren. Det planlagte møde blev aflyst hele to gange, nemlig d. 29. november 2011 og d. 13. januar 2012 inden det endelig fandt sted d. 9. marts 2012. Aflysningerne skyldtes først og fremmest, at ministerkalenderen blev fyldt op med socialdemokratiske borgmestre, som bearbejdede ministeren for at få regeringen til at opgive betalingsringsprojektet, et lobbyarbejde som jo i den grad lykkedes.

Som oplæg til mødet afsendte RBT ved Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen et notat til ministeren, hvor vi tog udgangspunkt i trafikaftalen af 29. januar 2009, hvor målsætningen er en opprioritering af den kollektive trafik, en reduktion af transportens CO₂ udledning og en reduktion af byernes støj- og luftforurening, og hvor vi samtidig dokumenterede, at Vejdirektoratets dispositioner langt fra lever op til denne målsætning.

Dialogmødet med transportminister Henrik Dam Kristensen d. 9. marts 2012, kl. 11-12

Som deltagere i mødet i værelset Storebælt i transportministeriet deltog fra RBT Ivan Lund Pedersen, Ole Iskov, Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen, mens transportministeren mødte frem med hele tre deltagere: sin personlige rådgiver John Iversen, kontorchef Tine Lund Jensen og ministersekretær Frederik Fisker. På grund af de to aflysninger havde vi fået tilfuset os et ekstra kvarter. På ministerholdet bidrog alene ministeren til dialogen, mens RBT-delegationen havde fordelt fire tematisk inddelte oplæg mellem sig. Ministeren, som oplevedes som en afslappet, behagelig og lyttende person, fik overrakt en række oplæg og dokumenter til overvejelse i ministeriet, og afsluttede med, til trods for konstateret uenighed på nogle områder, at takke os for vor indsats. Efter mødet sendte Kjeld A. Larsen sit oplæg rundt til rådsmedlemmerne.

"Opfølgning på møde 9. marts 2012"

D. 16. april 2012 blev afsendt en takkeskrivelse til transportministeren som opfølgning på mødet d. 9. marts, underskrevet af Kjeld A. Larsen. I henvendelsen slår RBT et slag for Grindstedbanens fremtidsmuligheder, idet Trafikstyrelsen p.t. arbejder på en screeningsundersøgelse af banen. Vi sendte samtidig rådets høringsvar af d. 6. april 2012 til Københavns Kommune om metroafgreningen til Nordhavn.

Deltagelse i årsmøde for Jyder Mod Overflødige Motorveje

Ivan Lund Pedersen blev som repræsentant for NOAH-trafik inviteret til at bidrage med et oplæg til dagsordenens punkt 4, Fremtidige aktiviteter, visioner, på JMOMs årsmøde, som fandt sted i Alken Mejeri d. 24. marts 2012. JMOM havde stillet som forslag at blive medlem af NOAH-trafik. Foreningen har allerede indgået et samarbejde med Rådet for Bæredygtig Trafik. De to foreninger er således medlemmer hos hinanden.

Forslag om nye regler for energimærkning af nye biler i høring

Udarbejdelse af fælles høringssvar til Trafikstyrelsen

I et fælles høringssvar "**Vedrørende "Høring om revideret bekendtgørelse om energimærkning m.v. af nye person og varebiler"**", med udgangspunkt i EU-krav om et gennemsnit på højst 95 gram CO₂-udslip pr. liter for personbiler solgt fra 2020, fra NOAH-Trafik ved Ivan Lund Pedersen og Rådet for Bæredygtig Trafik ved Kjeld A. Larsen, sendt til Trafikstyrelsen d. 15. marts 2012, sluttet op bag forslaget om, at det mere end 10 år gamle regelsæt bør opdateres. Forslaget opererer med 10 energiklasser, hvoraf de tre første benævnes A+++, A++ og A+. Med henblik på at fremtidssikre energimærkningen foreslås, at energimærkningsklasserne ændres, så de løber fra A til J. Det er en langt mere pædagogisk mærkning, som i højere grad vil stimulere folk til at vælge de mest energiøkonomiske biler. Vi opfordrer samtidig til at skærpe kravene til oplysninger i brochurer og annoncer, som skal stå med lige så store bogstaver, som f.eks. anprisninger vedrørende fart, komfort, prisnedslag m.m.

Skrivelse til Klimaminister Martin Lidegaard om Energistyrelsens Forslag om ny energimærkning af biler

D. 17. marts 2012 afsendte Ivan Lund Pedersen en skrivelse til Klima- Energi- og Bygningsminister Martin Lidegaard for at gøre ham opmærksom på indholdet i ovennævnte høringssvar.

Afgivelse af "Høringssvar til Regional Udviklingsplan 2012 for Region Midtjylland"

Høringssvaret, som blev afsendt til Regional Udvikling, Region Midtjylland d. 28. marts 2012, blev på RBT's vegne udarbejdet af Ole Iskov og Leif Kajberg. I høringssvaret lægges stor vægt på, at regionen skal satse på en opgradering af togdriften og jernbaneinfrastrukturen, frem for bevidstløs udbygning af motorvejsnettet:

"I en tid med klimakrise, økonomisk krise og ønsket om at tage vare på natur, reducere energiforbruget og tilvejebringe bæredygtige løsninger på de meget påtrængende klimaproblemer er det stærkt problematisk fortsat at investere i motorvejsanlæg. Motorvejsinvesteringerne undergraver målsætningen om, at Danmark skal have reduceret sit CO2 udslip med 40 % i 2020. Og i en CO2-sammenhæng er den motoriserede biltrafik netop den store belastning. Nye motorveje vil selvsagt generere mere bilkørsel, føre til større energiforbrug og suge passagerer væk fra den mere miljøvenlige kollektive trafik."

Aktiviteter inden for GNBO

Som afløser for Klimaforum09 oprettedes **Græsroddernes Netværk for Bæredygtig Omstilling**, GNBO, på et stiftende møde torsdag d. 20. maj 2010. Sammen med en række andre organisationer, herunder Levende Hav, Klimabevægelsen, NOAH og DTU/Selskab for Grøn Teknologi deltog RBT i det stiftende møde. 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.

Projekt klima og beskæftigelse

RBT er fortsat med i GNBO, hvor HansHenrik Samuelsen "trækker et stort læs". GNBO har over året indgået i fagforeningsinitiativet **Forandring nu!**, der har arrangeret konferencen "**Grøn vækst på lige vilkår i Europa**". Grundtanken med konferencen "Grøn vækst på lige vilkår i Europa" var at engagere fagforeningsmedlemmerne og græsrodsorganisationerne i debatten om:

1. Grøn jobskabelse i EU - Fremtidens arbejdspladser skal være "grønne" og dermed bidrage til en ambitiøs miljø- og klimaindsats i et samlet Europa. Idéen er bl.a. at sætte fokus på igangsættelsen af massive investeringer i vores energiforsyning og skabe plads til forskning, innovation og produktudvikling, samtidig med at fastholde et fokus på energieffektivisering.

2. Løsninger på problematikken social dumping – Løn og arbejdsvilkår blandt vandrende arbejdstagere i Europa er vidt forskellige. Det har resulteret i, at der blandt udstationerede virksomheder, vikarbureauer og andre entreprenante forretningsfolk foregår snyd og svindel for milliarder af Euro på tværs af EU. Der er tale om parallelforskydning på EU-landenes arbejdsmarkeder, som skaber social dumping og unfair konkurrence.

Konferencen "Grøn vækst på lige vilkår i Europa", som fandt sted d. 28. marts 2012 i DGI-Byen, skulle give inspiration til de europæiske finans- og økonomiministre på deres møde i København den 30. - 31. marts. Konferencen blev arrangeret i et samarbejde mellem LO, 3F, BAT-Kartellet og Forandring Nu!, og for invitationen på arrangørernes vegne stod LO-formand Harald Børsting og gruppeformand Peter Hougård Nielsen.

Konferencen afsluttedes med en **demonstration på Christiansborg slotsplads** d. 29. marts 2012 under parolen **Forandring Nu – brug krisen til grøn og social omstilling af Europa** med taler af bl.a. Peter Hougård Nielsen (3F/BAT-kartellet), Dennis Kristensen (Forbundet FOA), Claus Hedegaard Knudsen (Det Økologiske Råd) og Trine Pertou Mach (forkvinde, MS / Robin Hood-skattekampagnen)

Region Hovedstaden og Region Sjælland

Begivenheder

Letbane langs Ring 3

Aftale om letbane

D. 29. juni 2011 blev det meddelt fra Transportministeriet, at "Transportminister Hans Christian Schmidt har i dag indgået aftale med Region Hovedstaden og 11 kommuner om en letbane i Ring 3. De 13 parter samarbejdsaftale beskriver rammerne for etablering af en letbane på strækningen Lundtofte-Ishøj. En

strækning på 28 km med en projektramme på 3,75 mia. kr. Det forventes, at letbanen kan tages i brug i 2020. RBT kipper med flaget!

"Nu kører det for en letbane i Ring 3"

I en artikel af Hans Larsen d. 10. juni 2011 i CityAvisen med ovenstående overskrift omtales vedtagelsen af en fordeling af den resterende regning på 2,2 mia. kr. mellem Region Hovedstaden og de 10 berørte kommuner i Ringby-Letbanesamarbejdet. Artiklens underrubrik lyder: "Enighed. Finansieringen af en ny letbane i Ring 3 mellem Lundtofte og Ishøj er faldet på plads. Dermed er der nu grønt lys for det store kollektive trafikprojekt til 3,7 mia. kr. De moderne sporvogne kommer med stor sandsynlighed på banen i 2018-2020". Som omtalt i en pressemeddelelse udsendt af Gladsaxe Kommune d. 13. december 2010 havde borgmestrene og regionsformanden i Ringby-Letbanesamarbejdet 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 beslutningen om den endelige finansiering er, at der med transportforliget "Bedre mobilitet" fra 26. november 2010 blev afsat statslige midler på i alt 1,5 mia. kr. til en højklasset kollektiv trafikløsning i Ring 3 trafikkorridoren. Så nu er finansieringen klar til det første letbaneprojekt på Sjælland!

"Danmarks første cykelsupersti indviet"

Med følgende underrubrik i en nyhedsartikel af Merian Garde Gräs, Berlingske Nyhedsbureau, fra d. 14. april 2012, omtales indvielsen af den først cykelsupersti fra Albertslund til Vesterbro på i alt 17,5 kilometer således: "Et net af cykelsuperstier på tværs af 15 kommuner skal give sjællænderne grøn bølge hele vejen til arbejde. Den første sti bliver indviet i dag, og vi fangede Albertslunds borgmester i sadlen". RBT hilser initiativet velkommen.

Rådets handlinger

Deltagelse i letbanekonference hos Metroselskabet 7.-8. november 2011

Den 7.-8. november 2011 deltog Ole Iskov i "Light Rail Day 2011", som afholdtes hos Metroselskabet på Vestamager. Driftscentret og værkstedet besøgte om aftenen den 7. Det egentlige møde holdtes den 8. med 9 punkter på dagsordenen med bl.a. foredrag om den københavnske metro ved Henrik Plougmann Olsen, om sikkerhedsindretning af sporvogne ved Wolfgang-Dieter Richter, Siemens AG, om "sporvejsboom" i Sverige (mere eller mindre faste planer om sporveje i Malmö, Helsingborg, Lund, Uppsala, Linköping, Västerås, Örebro (bus eller sporvogn), Jönköping og Borås (lidt usikkert). Dette vil kræve ikke færre end 617 sporvogne! Marcus Horning fra SPIS (Spårvagnar i Skåne) uddybede emnet og pointerede fordelene ved fælles systemer med hensyn til vognanskaffelse, vedligeholdelse, drift og design. Deres udsendte fra RBT supplerede med at foreslå Odense inkluderet i sammenholdet. Finansiering af letbaner voldte problemer, hvilket blev gennemgået af bl.a. Ulrik Dan Weuder, ATP, som i tilfælde af medfinansiering måtte kræve lang tidshorisont og visse krav til stabilitet og afkast. Martin Will, tidl. Stuttgarter Strassenbahnen, anbefalede at holde sig til afprøvede sikkerhedsregler, f.eks. tyske BO-Strab (Betriebs-Ordnung Strassenbahn) suppleret med lokale regler. Olaf Scholtz-Knobloch med eget konsulentfirma i Tyskland omtalte integrering af letbaner i citygader, hvilket han ikke kunne se noget særligt problem i, og nævnte, at sporvognene på Heinrich-Heine-Allee i Düsseldorf havde 55.000 passagerer om dagen. Af æstetiske grunde frarådede han for "voldsomme" køretrådsophæng i gaderne. Alt i alt et par yderst interessante og givende dage.

Afgivelse af "Høringssvar vedrørende Klimastrategi for hovedstadsregionen"

Region Hovedstadens "Klimastrategi for Hovedstadsregionen, som kom i høring november 2011, omhandlede i sit Spor 2 afsnittet "Klimavenlig transport". Det var alene dette spor, som RBTs høringssvar ved Kjeld A. Larsen forholdt sig til. Høringssvaret, som afsendtes lige inden høringsperiodens afslutning d. 27. januar 2012, indledte med generelt at rose det fremlagte forslag som et på mange måder rosværdigt og visionært dokument med gode forslag til reduktion af klimabelastningen, eksempelvis fordi strategien om klimavenlige indkøb tager udgangspunkt i begrebet klimafodaftryk, som er et langt mere realistisk udgangspunkt for beregning af den reelle klimabelastning end den gængse klimabelastningsberegning via

den kommunale CO₂-beregner. På det punkt er der tale om et gennembrud. I spor 2 Klimavenlig transport lægger strategiens anbefalinger alt for overdreven vægt på, at transportens problemer løser sig selv i takt med den almindelige teknologiske udvikling, herunder introduktion af elbilen. Strategien er her helt på linje med Klimakommissionens anbefalinger, som RBT ved Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen har kritiseret i en kronik i Information d. 12. oktober 2010, som derfor blev genanvendt i høringssvaret. I et afsluttende afsnit peges på, at den planlagte betalingsring bør kombineres med skinnebårne løsninger i form af radiale letbaner, som tidligere foreslået af de to forstadskommune borgmestere Søren P. Rasmussen (V) fra Lyngby-Taarbæk og Karin Søjberg Holst (S) fra Gladsaxe.

Københavns og Frederiksberg kommuner

Begivenheder

Mere metro kontra satsning på letbaner

Københavns Kommune præsenterer screeningsrapporten "Udbygning af den kollektive trafik i København" – mere metro frem for satsning på letbaner

Screeningsrapporten "Udbygning af den kollektive trafik i København" er blevet udarbejdet af Center for Byudvikling under Økonomiforvaltningen med Søren Elle som sagsbehandler i samarbejde med eksperter fra Metroselskabet, Movia, konsulentfirmaet Tetraplan og Christian Overgaard Hansen fra DTU transport, som har stået for arbejdet med modelberegninger. Rapporten, som blev præsenteret for politikerne i Økonomiudvalget og Teknik- og Miljøudvalget i april 2011, blev omtalt af Berlingske trafikmedarbejder Hans Larsen i **Amagerbladet** d. 10. maj 2011 under titlen "**Metroen slår letbanen af banen i indre København**" og underrubrikken "Det er en klar fordel at bygge tre nye metrolinjer i den tætbebyggede del af København, heriblandt på Amagerbrogade, frem for at opføre letbaner med moderne sporvogne, viser ny rapport. Letbaner eller hurtigbusser er til gengæld en billig investering i den mindre tætbefolkede del af byen". Et hovedargument bag opfordringen til at satse på mere metro i tætbyen er, at letbaner vil fortrænge op til 1/3 af biltrafikken fra udvalgte vejstrækninger, et argument som RBT netop finder stor anvendelse af i sin argumentation til fordel for letbanesatsning: letbanen som potentielt planlægningsredskab til reduktion af den belastende biltrafik. I Hans Larsens artikel går både overborgmester Frank Jensen og daværende teknik- og miljøborgmester Bo Asmus Kjeldgaard ind for rapportens hovedkonklusioner: mere metro frem for letbaner.

Screeningsrapporten blev siden hen kritiseret for en række fejl og mangler af en letbaneinitiativgruppe under de københavnske lokaludvalg, bl.a. med deltagelse af Kjeld A. Larsen som RBTs repræsentant i Indre By Lokaludvalg – se nedenfor.

Transportministeriet præsenterer screeningsrapporten "Øget banebetjening i hovedstadsområdet inden for Ring 3" – en repetition af screeningsrapporten fra Københavns kommune

I januar 2012 udsendte Transportministeriet rapporten "Øget banebetjening i hovedstadsområdet inden for Ring 3 – screening af nye potentielle letbane- og metrolinjer" med et næsten identisk indhold. Se ovenfor.

Flere Parkeringspladser

Politisk aftale på Københavns Rådhus om flere parkeringspladser

Den 22. juni 2011 offentliggjordes en ny parkeringsaftale mellem fem af partierne i BR: S, RV, KF, V og DF, mens SF og Ø holdt sig uden for aftalen. Aftalen benævntes en udmøntning af "Fornyset P-strategi 2009", hvor de samme partier aftalte at etablere 3.000 nye parkeringspladser frem mod 2014. Den ny aftale går ud på at øge det offentlige parkeringsudbud med 1.725 nye parkeringspladser i Blå zone, som skal oprettes i 2012 og 2013. Aftalen, som påfører kommunen en samlet udgift på 161 mio. kr., omfatter både beboerparkering og parkeringspladser til erhvervslivet, herunder 750 nye skråparkeringspladser, 345 kommunale pladser, leje af 500 private pladser, 100 nye og gratis p-pladser i Indre By og udpegning af et antal lokaliteter til etablering af private p-siloer. Så sandelig en "grøn" aftale med overborgmester Frank Jensen for bordenden: "En god parkeringsstrategi er et vigtigt element i at sikre vækst og bedre vilkår for erhvervsliv og beboere".

I en artikel i Politiken 24. juni 2011 af Niels Holst "**SF-borgmester kritiserer Frank Jensen for parkeringsaftale**" udtrykker Ayfer Baykal, som ironisk nok skal føre aftalen ud i livet, sin kritik af aftalen. Hun

er specielt ked af, at aftalen sikrer en forøgelse af antallet af p-pladser i gaderum sammenlignet med 2009 aftalen, hvilket går ud over mulighederne for at etablere bedre forhold for cyklister og grønne byrum i kommunen.

"Københavnere får P-hus ved Langebro"

En stram styring af budgettet og indtægter fra salg af KE Transmission gjorde, at BR i Københavns Kommune kunne beslutte at bruge 872 mio. kr. over de kommende tre-fire år. Nye parkeringspladser var de Konservatives betingelse for at gå ind for aftalen, mens Enhedslisten som eneste parti af samme grund ikke kunne sætte sin signatur på aftalen. Ifølge en artikel af Karine Kirkebæk i Berlingske Media d. 24. marts 2012 bestod de Konservatives bedrift i følgende udvidelse af p-pladserne i København:

"Det skal være nemt – og faktisk nemmere – at være bilist i København. Det er de Konservatives holdning, og det tog de med sig til forhandlingsbordet, da Københavns Borgerrepræsentation i går aftes skulle fordele et kommunalt overskud fra 2011 på hele 872 millioner kroner. Det skriver b.dk. - Flere parkeringspladser var et ultimativt krav for os for at gå med i aftalen. Vi går rigtig meget op i at gøre hverdagen nemmere for københavnernes. Der skal være mulighed for at bo i København, hvis man har en bil, siger Rasmus Jarlov, gruppeformand for Konservative, til b.dk. På det foreløbige budget er der to poster, der handler om fremtidig, forbedret parkering. Den ene post hedder "parkeringspulje" på 61,5 millioner kroner. Den dækker blandt andet over et nyt parkeringshus ved Langebro med 137 nyoptegnede parkeringspladser. I samme post gemmer der sig også et nyt parkeringshus til 45 millioner kroner. Men det vides endnu ikke, hvor det skal ligge. Den anden post hedder "Pulje til nedlæggelse af parkeringspladser". Og selv om det kan klinge af færre parkeringspladser, så er det ikke tilfældet. Det er penge afsat til for eksempel at nedlægge parkeringspladser i gadeplan, men til gengæld genopføre dem under jorden. Konservative har en plan. Planen går ud på at bygge 5.000 nye parkeringspladser på fem år. For lige nu er forholdene for bilister ikke i orden, mener Rasmus Jarlov. I områder på Østerbro er der solgt flere parkeringslicenser, end der er parkeringspladser. Det svarer til at sælge flere biografbilletter, end der er sæder. Det er simpelthen ikke rimeligt, siger han. Og Rasmus Jarlov lover, at de Konservatives krav om parkeringspladser ikke stopper her. For der er 10.000-vis af københavnere, der ikke kan få deres hverdag til at fungere uden bil. Behovet er stort. Vi kommer til at fortsætte med at kræve flere parkeringspladser. Vores opgave er ikke løst endnu, siger han."

De Konservative ved man jo, hvor står: lavere skat og flere P-pladser, men hvordan de to strategier kan hænge sammen, det ved de næppe selv.

Offentliggørelse af "Københavns Miljøregnskab 2010"

Kommunens miljøregnskab for 2010, som blev offentliggjort 23. juni 2011, rummer bl.a. regnskab for CO₂-udslip, støj- og partikelforurening. Det bliver meget vanskeligt at nå målsætningen på de områder, hvor trafikken spiller en afgørende rolle, dvs. reduktion af CO₂, støj og NO₂. Beregningen af kommunens CO₂ regnskabet varetages af COWI, som april 2011 offentliggjorde sin rapport **"Københavns Kommune, CO₂ regnskab 2010, Kortlægning som geografisk område"**.

Generelt skal kommunens CO₂-udledning i 2015 reduceres med mindst 20 % i forhold til 2005. Trafikudviklingen er det største problem med hensyn til at nå målsætningen. Ifølge regnskabet faldt trafikens CO₂-udslip for første gang i 2010 siden basisåret 2005, hvilket primært skyldes en ompostering frem for et reelt fald. For vejtrafikken alene har der været et fald i CO₂-udslippet siden 2008, et fald som følger trafikarbejdet i den opgravede by.

Kjeld A. Larsen reagerede på klimaregnskabets offentliggørelse via en artikel **"Københavns kommunes klimaglansbillede"** i Politiken 27. juni 2011 – nedenfor.

Luftforurening i København

"VM i partikelmåling"

I forbindelse med afholdelsen af VM i landvejscykling 19.-25. september 2011 var det centrale København afspærret for biltrafik. Dette gav mulighed for at undersøge, hvordan ændringer i trafikken påvirker luftens indhold af ultrafine partikler. Den mulighed lod Miljøpunkt Indre By-Christianshavn ikke passere, men igangsatte på eget initiativ en måling af ultrafine partikler i perioden 14.-28. september på en række

udvalget lokaliteter med forskellige karakteristika. Fra den afsluttende rapport fra december 2011 med ovenstående overskrift citeres den tankevækkende konklusion:

”Hvis man ser på den del af målestederne, som er trafikerede gader, så faldt koncentrationen af ultrafine partikler samlet set med 22 % i VM-dagene (se figur 1). Der er således tale om et betragteligt fald. Samtidig lå baggrundskoncentrationen (se figur 2) under VM 18 % højere end før/efter VM. Hvis man korrigerer for dette og antager, at baggrundsniveauet havde været det samme under VM som før/efter VM-dagene, så lå den ultrafine partikelforurening 30 % lavere under VM (se figur 3).”

Interessant er tillige, at målingerne på H.C. Andersens Boulevard under VM løbsdagene viste et partikelniveau, som var mere end dobbelt så højt som normalt. Denne forøgede partikelforurening tilskrives rapporten de mange dieselgeneratorer og motorcyklister, som følger cykelrytterne. Rapporten er således et vigtigt redskab i vort arbejde for en reduceret biltrafik igennem København.

Resultater for 2010 fra ”Overvågningsprogrammet for luftkvalitet i danske byer”

Rapporten ”The Danish Air Quality Monitoring Programme, NERI Technical Report 836 fra december 2011, som udgives af Danmarks Miljøundersøgelser (DMU) ved Aarhus Universitet, er en redegørelse for luftforureningsniveauet i de større danske byer København, Aarhus, Aalborg og Odense. Overvågningsprogrammet er baseret på målinger ved ni målestationer i de fire byer samt ved to baggrundsmålestationer udenfor byerne. Disse målinger kombineres med anvendelse af modelberegninger med DMU’s luftkvalitetsmodeller. Målingerne og modelberegningerne anvendes til at vurdere om EU’s grænseværdier for luftkvalitet er overholdt. Som det fremgår af nedenstående konklusioner vedrørende NO₂ koncentration, er det alene i København, at EU’s grænseværdier ikke er overholdt:

”I 2010 blev grænseværdierne for NO₂ overskredet på en (H.C. Andersens Boulevard) af de to gademålestationer i København. I Odense, Aarhus og Aalborg var der ingen overskridelser. Koncentrationerne af NO₂ faldt generelt fra 2009 til 2010, undtagen på gademålestationen ved H.C. Andersens Boulevard, hvor en stigning blev observeret. Stigningen skyldes formodentlig en midlertidig påvirkning fra to større byggerier nær målestationerne.”

”Modelberegningerne indikerer, at grænseværdien i 2010 var overskredet på en række gadestrækninger i København, men ikke på udvalgte gadestrækninger i Aalborg. Modelberegningerne viste endvidere, at gademålestationen ved H.C. Andersens Boulevard i København repræsenterer en af de mest forurenede gader i København, mens gademålestationen i Aalborg repræsenterer et middelniveau set i forhold til de 31 udvalgte gader i Aalborg. Sydhavnsgade i København har nu en betydelig højere koncentration af NO₂ end tidligere rapporteret og er nu den gade med de højeste koncentrationer.”

”Minister: København skal kunne forbyde gamle dieselhakkere”

Med ovenstående overskrift i en artikel af Magnus Bredsdorff i Politiken d. 5. december 2011 citeres Miljøminister Ida Auken (SF) for at sige god for, at København, Aarhus og andre store byer kan stramme kravene til miljøzoner. ”Det siger hun, efter at EU som ventet i dag, mandag, meddelte, at Danmark får afslag på ansøgningen om at vente med at leve op til kravene til ren luft”. ”Ida Auken skriver ikke umiddelbart i sin pressemeddelelse, at hun vil kræve forbud mod gamle dieselhakkere i København og Aarhus. Derimod vil hun give landets fem største bykommuner (København, Frederiksberg, Aarhus, Odense og Aalborg) mulighed for selv at stramme kravene til deres miljøzoner ud over, hvad den tidligere regering tillod.” Så kom vi et lille skridt videre i miljøkampen.

”Trafikforsker: Politikerne lefler for bilkulturen i København”

I en artikel i Ingeniøren af Birgitte Marfelt d. 13. januar 2012 med ovenstående overskrift interviewes byplanprofessor Petter Næss, Aalborg Universitet, om den politiske enighed i København om at lade byen brede sig og samtidig forsyne den med stadig flere motorveje, med det resultat pendlerne ikke er blevet tvunget til at fravælge bilen til fordel for den kollektive trafik. ”I Danmark er der en ”predict and provide”-adgang til hovedstadens trafikbehov. Det vil sige, at man vurderer, hvor meget biltrafikken kommer til at vokse de næste 20-25 år og bygger løs på Frederikssund-, Holbæk- og Køge Bugt-motorvejene”. I en artikel i tidsskriftet Journal of Transport and Land Use sammenligner han, hvordan byernes arealanvendelse og

bebyggelsesstruktur i de nordiske lande påvirker transporten. I Oslo har man - i modsætning til København - siden slutningen af 90'erne øget befolkningstætheden for at skabe et grundlag for en velfungerende kollektiv transport.

Arbejdet med tunnelboring skal i gang i forbindelse med Citymetroringsprojektet

D. 17. marts 2012 bragte Ingeniøren hele tre artikler ved Birgitte Marfelt om metrobyggeri i Europa, alle med fokus på sikring mod sammenstyrning:

"Injektion af 300 ton mørtel reddede klokketårnet Big Ben", "Skader fra metroarbejde i Budapest bliver overvåget fra rummet" og "Sådan sikrer Metroselskabet sig mod synkende huse i Hovedstaden". Efter sammenstyrningen af byarkivet i Köln marts 2009 høres nu om sætningsproblemer i forbindelse med tunnelgravearbejdet fra London og Budapest. Metroselskabets anstrengelser for øget kommunikation med omverden i forbindelse med igangsætning af tunnelgravearbejde under grundvandsspejlet i den løse undergrund i Middelalderbyen med dens pælefundere bygninger skal helt givet læses i lyset af de uforudsete hændelser i andre metropoler med gang i metrobyggeri.

Rådets handlinger

Dialogmøde med ny teknik- og miljøborgmester Ayfer Baykal, SF

RBT afsendte 7. juni 2011 **en lykønskningsskrivelse** til ny teknik- og miljøborgmester Ayfer Baykal, som havde afløst sin partifælle Bo Asmus Kjeldgaard på posten. Vi gjorde opmærksom på de ofte meget lidt integrerede og indbyrdes afstemte forslag til infrastrukturprojekter i kommunen og udbad os et dialogmøde i løbet af september måned.

Dialogmødet fandt sted på Rådhuset d. 27. september. Fra RBT mødte en delegation på fem medlemmer, som hver tog sig af et udvalgt tema. Kjeld A. Larsen: Strategi for bæredygtig trafik, klima og betalingsring, Ivan Lund Pedersen: parkeringsstrategi, Ole Iskov: letbaner som alternativ til mere metro, Lars Barfred: cykelstrategi og Leif Kajberg: planlagt politikerhøring om trafikstrategi i København, med overbringelse af invitation til borgmesteren. Som Teknik- og miljøborgmester Ayfer Baykals sekundant deltog centerchef Niels Tørsløv. Mødet forløb tilfredsstillende for BRT, idet vi fik fremlagt og fik dialog om vor trafikpolitik.

Parkeringsstrategi i Københavns Kommune

Debatindlæg i Information ved Lars Barfred "Hvorfor milliardtilskud til vækst i privatbilismen?"

RBT's syn på kommunens parkeringsstrategi kom klart til udtryk i Lars Barfreds debatindlæg i Information d. 13. juli 2011, komprimeret i underrubrikken: "Det er mig en gåde, hvad der får de radikale og Socialdemokraterne til sammen med VKO i København at støtte brugen af 161 millioner til 1.724 ekstra offentlige parkeringspladser og skabe yderligere trængsel, støj og forurening i København".

Lars Barfreds indlæg bevægede Lars Weis, teknik- og miljøordfører for Socialdemokraterne til et modsvar i form af et læserbrev "Cykelbalance" i Information 27. juli 2011.

"Danske bilister sparer årligt flere milliarder af kroner på at parkere gratis ved arbejdspladsen i vore store byer"

Med ovenstående overskrift offentliggør Ivan Lund Pedersen på vegne af NOAH-Trafik d. 12. marts 2012 en analyse vedrørende den omfattende gratis parkering i Københavns og Frederiksberg kommuner. I indledningen fra notatet konkluderes:

"Fri parkering indebærer en urimelig favorisering af biltrafikken og indebærer voldsomme miljømæssige konsekvenser, idet en sådan begunstiggelse stimulerer pendlere til at tage bilen med på arbejde. Et skøn for værdien af fri parkering for bilpendlere, der arbejder i hele Københavns Kommune, viser et løntilskud på ca. 2,2 milliarder kroner om året. Der mangler data til at beregne løntilskuddet for bilpendlere, der kører til Frederiksberg, Odense, Aarhus og Aalborg".

I analysen citeres tal fra den årlige Transportvaneundersøgelse fra DTU om omfanget af parkeringspladser ved arbejdspladser:

"Der tales ofte om, at det er dyrt for pendlere at parkere i København og Frederiksberg. Her går man ud fra, at pendlere parkerer på gader med opkrævning af parkeringsafgift. Det er der imidlertid ikke mange der

gør, idet 73 % af lønmodtagerene i Kbh. og Frederiksberg og 87 % i Århus, Odense og Ålborg *har adgang* til en parkeringsplads ved deres arbejdsplads. Der er for disse *normalt/altid* plads."

Beskatning af fri parkering kan afløse trængselsringen"

I en forsideomtalt artikel med ovenstående overskrift i MetroXpres d. 13. marts 2012 interviewer journalisten Thomas Ambrosius trafikkonsulent Ivan Lund Pedersen fra NOAH-Trafik om sit forslag om at beskatte den gratis parkering i Københavns Kommune. Underrubrikken på forsiden lyder: "Trafik. Det skal være slut med at parkere bilen gratis på arbejdspladsens private parkeringsplads. Det mener miljøorganisationen NOAH, som efter den skrottede trængselsring er på jagt efter andre måder at begrænse biltrafikken på". Miljøorganisationen får opbakning til forslaget om beskatning på fri parkering af trafikforsker Harry Lahrmann: "Modellen rammer meget præcist, fordi den alene rammer bilpendlerne," siger han. Enhedslisten vil bringe NOAH's forslag ind i trafikforhandlingerne, der starter i dag, og Socialdemokraterne har "sympati" for forslaget. Men Dansk Folkeparti er alt andet end begejstret for ideen. "Vi vil ikke være med til at beskatte bilisterne hårdere," siger transportordfører Kim Christiansen."

"Forslag: Slut med fri p-plads på jobbet"

Ivan Lund Pedersens forslag omtales tillige d. 13 marts 2012 i Nyheder fra P4 København

Svar fra Teknik- og Miljøborgmester på henvendelsen "Forslag om beskatning af pendlerparkering"

Ivan Lund Pedersen sendte tillige sin analyse om fri parkering og forslag om beskatning heraf til Ayfer Baykal, som i et svar d. 26. marts 2012 bl.a. pointerer, at hun "som borgmester ikke kan gøre noget, hverken omkring parkering i de private anlæg eller i forhold til ordninger, der er arbejdsgiverfinansieret." Hun gør tillige opmærksom på de mange tiltag fra SF's og kommunens side, som bidrager til at fremme den kollektive trafik på bilismens bekostning, eksempelvis kommunens klimaplan, Metropol for mennesker, Verdens bedste cykelby samt miljøregnskabet. Desværre har hun ikke noget budskab om en meget tiltrængt samlet trafikplan for København.

Cykelstrategi i Københavns Kommune

Høring om "Københavns cykelstrategi 2011-2025: Fra god til verdens bedste"

D. 20. juni 2011 deltog Lars Barfred og Kjeld A. Larsen i et orienteringsmøde, hvor projektleder Anders Røhl fremlagde strategien for repræsentanter for de københavnske lokaludvalg.

Høringssvar – Cykelstrategi København. 10 ønsker på vegne af RBT, af Lars Barfred

Det omfattende og meget innovativt og smukt illustrerede høringssvar, dateret 11. august 2011, omfattede 10 detaljerede forslag til kommunen med hver en lang række underpunkter tillige med en overordnet vision om en opprioritering af den aktive mobilitets, ikke kun cyklens samfundsmæssige rolle: "Trafikmikset i København bør tilstræbes at være *"mindst 65 % aktiv mobilitet, omkring 20 % kollektiv trafik, højst 15 % bilisme"*. Det vil skabe en helt anden by, end den vi kender i dag, og end den man arbejder frem mod med den nuværende *"mindst 30 % cyklisme, 30 % kollektiv trafik og højst 30 % bilisme"*.

"Københavns kommunes klimaglansbillede"

I artiklen med ovenstående overskrift, bragt i Politiken 27. juni 2011, opfordrer RBT kommunen til at komme i gang med at bestille et alternativt forbrugsbaseret drivhusregnskab, frem for det traditionelle opgjort på geografisk område, så vi kan få et reelt billede af, hvad det betyder at være borger i en voksende storby. Via den hævdundne beregningsmetode udleder hver københavnere kun sølle 4,7 tons, mens en alternativ beregning af NIRAS for en person i Region Hovedstaden, baseret på privat og offentligt forbrug, fastslår et klimafodaftryk på 19,3 ton.

Artiklen peger samtidig på den klimamæssige nødvendighed af at prioritere den kollektive trafik i stedet for at skabe stadig bedre forhold for kørsel og parkering med bil.

Afgivelse af høringssvar vedrørende "Falck-Huset"

D. 24. august 2011 indsendte RBT ved Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen et høringssvar til Københavns Kommune vedrørende *"Falck-Huset"*, Forslag til lokalplan og kommuneplantillæg". I stedet for gadeparkering vil "Falck" desværre bygge omkring 100 pendlerparkeringspladser i en kælder under

Polititorvet. Vi anfører over for kommunen, at vi anser det for dybt kritisabelt at bygge disse p-pladser i betragtning af, at Falck-Huset har en fremragende stationsnær beliggenhed.

D. 25. august 2011 indsendte RBT høringsvaret og en følgeskrivelse til Falck Danmark A/S, hvor vi opfordrer "Falck-Huset" til at reducere de ca. 100 pendlerparkeringspladser og i stedet for arbejde med mobilitetsplanlægning for at stimulere andre transportformer end biltrafik.

Indhentning af notat fra Københavns Kommune "Parkeringspladser m.m. i betalingsområdet"

En række spørgsmål fra Lars Barfred til Teknik- og Miljøborgmester Ayfer Baykal resulterede d. 27. september 2011 i et nyttigt notat fra forvaltningen med Tina Borgmann som sagsbehandler om antallet af parkeringspladser, både offentlige og private, fordelt på kommunens p-zoner/bydele/distrikter. Bygningen af nye parkeringspladser fortsætter i højt tempo. I betalingsområdet er pr. marts 2011 optalt i alt omkring 86.500 p-pladser, hvoraf mere end ¼ i Indre By. Til sammenligning er der i betalingsområdet registreret 33.281 pladser til cykelparkering.

Afgivelse af høringsvar vedrørende "Århusgadekvarteret i Nordhavn"

D. 30. september 2011 indsendte RBT ved Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen et høringsvar til Center for Bydesign under Teknik- og Miljøforvaltningen vedrørende "Århusgadekvarteret i Nordhavn. Forslag til kommuneplantillæg og lokalplan". Høringsvaret opsummering lyder som følger:

"Hvis forslagene for "Århusgadekvarteret" og "Indre Nordhavn midt" vedtages, vil det betyde anlæg af op til 2.900 parkeringspladser. Så mange ekstra parkeringspladser vil betyde en voldsom ekstra trafik. De vil også være meget dyre - i p-huse/p-kældre vil de formentlig koste mellem 1.300 millioner og 2.000 millioner kr. at anlægge. Tænk hvis pengene i stedet blev anvendt til bæredygtige trafikløsninger.

Københavns kommune vurderer, at en udbygning med 600.000 etagemeter forventes at betyde en stigning af biler på Sundkrogsgade fra 11.000 til 28.000 biler per hverdagsdøgn.

Det vurderes også, at "Målet for den trafikale planlægning i Nordhavn er at skabe en bydel med en trafikfordeling på mindst 1/3 cyklister, mindst 1/3 kollektivrejser og højst 1/3 bilrejser" slet ikke kan opfyldes med de planlagte veje og parkeringsanlæg. Københavns Kommune vurderer: "Den planlagte trafikstruktur i Indre Nordhavn, har ved beregninger vist sig at medføre en trafikfordeling på 24 % cykeltrafik, 24 % kollektiv trafik og 52 % biltrafik".

Vi vil derfor anmode Københavns Kommune om at revidere planerne for de store parkeringsanlæg, som er hovedårsag til, at der kommer så megen trafik. Færre p-pladser og forhåbentlig en miljøafgift (betalingsring) vil formentlig kunne betyde, at målsætningen om højst 33 % biltrafik vil kunne indfries."

Høringsvaret blev sendt til Lars Weiss (S), som i en tilbagemelding d. 1. oktober 2011 svarede:

"Tak for tilsendte opsummering. Jeg skal oplyse, at vi i øjeblikket arbejder med en udvidelse af Metro-cityringen med to stationer på Nordhavn. En sådan udvidelse vil selvsagt have væsentlige konsekvenser for trafikmønstrene på Nordhavn."

Et typisk socialdemokratisk svar: både mere kollektiv trafik i form af metro og lettere adgang for biler løser jo på ingen måde den trængselsproblematik, som samme parti hævder at ville tackle.

"52 procent biler i Nordhavn"

I form af et dobbeltinterview med Ivan Lund Pedersen, RBT og Niels Tørslev, chef for Center for Trafik i Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning tager Line Weldingh, Berlingske media 18. oktober 2011 kommunens modsætningsfyldte trafikpolitik i Nordhavn under behandling. Modsætningen fremgår af underrubrikken: "Højst en tredjedel af trafikken i det nye Nordhavn skal være biltrafik, lover kommunen i lokalplanen for Århusgadekvarteret. Men samtidig vurderer man, at biler vil komme til at udgøre over halvdelen af trafikken." Ivan Lund Pedersens kommentar lyde som følger:

"Når den nye bydel karakteriseres som bæredygtig, er det den rene vildledning. Den bliver absolut ikke bæredygtig med al den trafik. Dette kan da godt være, man vil genbruge regnvand, men hvis borgerne skal leve under voldsom trafik til og fra bydelen, blegner de andre små gode tanker".

Afgivelse af høringsvar vedrørende "Forslag til Københavns Kommune Kommuneplan 2011"

I høringsvaret, som blev udformet af Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen og afsendt til Center for Byudvikling d. 14. oktober 2011, gør vi først og fremmest indsigelse mod svækkelsen af målsætningen om, hvor stor en andel af trafikken, der skal være miljøvenlig, sammenlignet med den sidste kommuneplan:

"Den alvorligste ændring i forhold til gældende kommuneplan er, at man på afgørende måde slækker på målsætningen om, hvor stor andel af trafikken der skal være miljøvenlig. Det hænger slet ikke sammen med målsætningen om at blive CO2-neutral i 2025.

Forslaget indeholder en ny målsætning om at det *kun* er hovedparten af VÆKSTEN i persontrafikken, der skal ske med grønne transportmidler. Det er et voldsomt tilbageslag i forhold til gældende kommuneplan, der er langt mere miljøvenlig, idet det skulle være mindst 2/3 af den samlede trafik, der skulle være miljøvenlig, jfr. nedenfor:

Sådan er målsætningen i forslaget:

Mål i forslag til Kommuneplan 2011:

At hovedparten af væksten i den samlede persontrafik (mindst 2/3 målt som antal personture) sker med grønne transportmidler, det vil sige gang, cykel og kollektiv trafik

Sådan er det nu:

Kommuneplan 2009:

Det er målet at videreudvikle den bæredygtige fordeling på transportmidler yderligere, således at mindst en tredjedel af det samlede antal ture i byen er cykelture, mindst en tredjedel af turene er med den kollektive trafik, og højst en tredjedel af turene er bilture.

Vi peger på manglende politisk vilje, som hovedårsag til trængselsproblemet i København:

"Den grundlæggende årsag til det stigende trængselsproblem på vejene i Københavns Kommune er, at der har manglet politisk vilje til at foretage en prioritering mellem transportformerne biltrafik og kollektiv trafik. Som det fremgår af en undersøgelse mellem en lang række byer har København, som det også er tilfældet med de øvrige skandinaviske hovedstæder Stockholm og Oslo, på en og samme gang prioriteret biltrafik (både fremkommelighed og parkering) og kollektiv trafik. Man skal til lande syd for Danmark for at finde byer, hvor et valg har ført til en fysisk struktur på den kollektive trafiks præmisser, eksempelvis Prag, Berlin, Wien, Budapest, Milano, Brussels."

Deltagelse i Eltaxa konference

Konferencen, som fandt sted d. 8. november 2011 i Dansens Hus på Carlberggrunden, var arrangeret af TAXA 4x35 og finansieret af Energistyrelsen, som støtter projektet med puljemidler. TAXA 4x35, som forsøger at fremme sin profil via en satsning på eltaxaer, havde formålet at opstille et program med fem oplæg, hvoraf flere var yderst informative: Det har vi aldrig prøvet før" ved direktør Niels Kaae fra TAXA 3x34, Elbiler i transportsektoren" ved Kristian Møller fra Energistyrelsen, "Hvad har de gjort i andre lande?" ved Kjeld Nørregaard fra Teknologisk Institut, "Fem myter om eltaxaer" ved Felicia Fock fra Ea Energianalyse og "Hvordan kan København understøtte og fremme eltaxa kørsel?" ved Teknik- og Miljøborgmester Ayfer Baykal. Fra RBT deltog Kjeld A. Larsen.

Deltagelse i åbningsarrangementet for Bicycle Innovation Lab

Ifølge Bicycle Innovation Lab's hjemmeside beskriver organisationen sig selv på følgende måde: "Miljøpunkt Amager og Copenhagenize Consulting er gået sammen om udviklingen af Bicycle Innovation Lab. Bicycle Innovation Lab vil være nationalt og internationalt kulturhus for cyklisme. Der vil blive afholdt foredrag, arrangementer og udstillinger med cyklen og cykeltrafikken som omdrejningspunktet. Bicycle Innovation Lab vil synliggøre udviklingspotentialet i cykelkulturen på tværs af faggrupper, hvilket på sigt vil kunne bidrage til at styrke danske virksomheders miljøprofil og internationale konkurrenceevne. Med København som referenceramme kan Bicycle Innovation Lab blive en central platform for cyklisme og cykelkultur." Lasse Schelde er daglig leder, Mikael Colville Andersen, stifter af Copenhagenize Consulting, er partner i projektet, og øvrige medarbejdere er Asger Gad og Signe Jul Andersen. Ved åbningsarrangementet d. 11. november 2011 bidrog sundhedsborgmester Ninna Thomsen med en åbningstale. Fra RBT deltog Kjeld A. Larsen.

Udfærdigelse af hørings svar vedrørende Frederiksbergstrategien

Inden udarbejdelsen af hørings svaret anmodede Ivan Lund Pedersen om **oplysninger vedrørende parkeringsforhold i kommunen**. Byplanarkitekt Gry Winther fra forvaltningen i Byplan under Bygge-, Plan- og Miljøområdet besvarede spørgsmålene i en mail d. 2. januar 2012, hvoraf det bl.a. fremgik, at kommunen ikke opgør, hvor mange private parkeringspladser, der er på privat grund og i private parkeringsanlæg.

Deltagelse i borgermøde om Frederiksbergstrategien

På borgermødet, som fandt sted d. 24. januar 2012 i Metronomen, deltog Kjeld A. Larsen. Mødet blev stramt styret af By- og Miljødirektør Ulrik Winge. For RBT deltog Kjeld A. Larsen. Der blev lejlighed til at hilse på borgmester Jørgen Glenthøj og mulighed for at netværke, herunder med SF's repræsentant i kommunalbestyrelsen Balder Mørk Andersen.

Hørings svar vedrørende "Frederiksbergstrategien 2011"

Hørings svaret, som blev afsendt til Bygge-, Plan- og Miljøafdelingen, Frederiksberg Kommune d. 17. januar 2012, var udfærdiget af Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen. Hørings svaret, som er det mest omfattende som RBT har sendt til Frederiksberg Kommune, problematiserer alene kommunens trafikpolitik, herunder den høje prioritering af biltrafik og bilparkering til stor ulempe for den kollektive trafik, cykeltrafik, miljø og sundhed. Kommunen opfordres til at reducere sine krav til pendlerparkering og til at fastsætte en målsætning om begrænsning af trafikens energiforbrug og CO₂-udslip. Efter borgermødet om Frederiksbergstrategien blev hørings svaret tillige sendt direkte til borgmester Jørgen Glenthøj.

Oplæg til debatmøde "Nye perspektiver på en fremtidig bæredygtig trafik. Tid til handling!"

I forbindelse med høringsprocessen om Frederiksbergstrategien blev RBT inviteret til komme med et debatoplæg hos Omstilling Danmark, Frederiksberg i OmstillingsCafeen d. 16. februar 2012. Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen delte opgaven mellem sig. Oplægsmateriale og argumenter fra den efterfølgende debat blev anvendt i Omstilling Frederiksbergs hørings svar.

Mere metro kontra letbaneudbygning i København i de kommende år

BRT's offentlige politikerhøring om udbygning af den kollektive trafik i København og klimavenlige transportløsninger

Formålet med høringen var at sætte fokus på letbaneudbygning i København som alternativ til mere metroudbygning. Basis for høringen var at sætte fokus på to modstridende rapporter: Københavns Kommunes screeningsrapport "Udbygning af den kollektive trafik i København" ved Søren Elle, Center for Byudvikling, og rapporten fra de københavnske lokaludvalgs letbaneinitiativgruppe: "Metro, letbaner – og trængselsafgiften". D. 19. december 2011 afsendte RBT en skrivelse til to oplægsholdere, Søren Elle fra Center for Byudvikling, og Karl Vogt-Nielsen fra letbaneinitiativgruppen, tillige til politikere i BR med ansvar for trafik om den offentlige høring om udbygning af den kollektive trafik d. 18. januar 2012 i Bethesda. Datoen var fastlagt ud fra teknik- og miljøborgmester Ayfer Baykals kalender, men alligevel fik vi et afbud i sidste øjeblik. Følgende politikere deltog: Signe Goldmann (SF) som substitut for borgmesteren, Lars Weiss (S), Morten Kabell (EL), Bo Normander (RV), Jakob Næsager (K) og Steffen Kjær Johansen (V). Karin Storgaard (DF) meldte også afbud i sidste øjeblik. Som opsummerende konklusion på høringsforløbet kan anføres, at selv om alle partier i BR nu er mere positive omkring at anvende letbaner som en del af en trafikstrategi til forbedring af den kollektive trafik i Københavns Kommune, så er alle partier – med undtagelse af Enhedslisten - enige om, at letbaner ikke er en farbar strategi i de tæt befolkede bydele, dvs. gennem Indre By og i brokvartererne. Enhedslisten ser gerne en enkelt letbanelinje gennem Indre By langs buslinje 5A's rute, dvs. over Langebro. Alle partier går ind for at få vedtaget den afgrening til Nordhavnen, som Metroselskabet og By & Havn har presset på for at få vedtaget. I politikerpanelet var Jakob Næsager (K) den mest realistiske og ærlige, når han forudsagde en voldsom vækst i det københavnske bilejerskab og dermed bilkørsel i København i takt med befolkningsudviklingen. Svarene på spørgsmålene vedrørende trafikens bidrag til reduktion af drivhusgasser, såfremt de overhovedet blev besvaret, var, at det klarede betalingsringen og den teknologiske udvikling (elbiler). Så RBT har fortsat et sejt arbejde foran sig for at gøre opmærksom på letbanen som et planlægningsredskab til at reducere biltrafikens omfang og skabe et bedre alternativ til eksempelvis de to BRT-linier, som allerede nu er under opsejling, nemlig på Frederikssundsvej og fra Lyngbyvejen til Nørreport via Nørre Campus.

Møde med Metroselskabet

En af deltagerne på politikerhøringen var cheføkonom Andreas Egense, Metroselskabet, som foreslog et møde mellem RBT og Metroselskabet. En sådan invitation førte til et møde hos Metroselskabet d. 18. april 2012, hvor RBT mødte med Ole Iskov, Kjeld A. Larsen og Karl Vogt-Nielsen og Metroselskabet ud over Andreas Egense stillede med udviklingschef Rebekka Nymark. I diskussionen lagde vi vægt på at få undersøgt, om Metroselskabet kan betragtes som en mulig alliancepartner i arbejdet med at få fremlagt en vision for en kollektiv infrastruktur i hovedstadsområdet, hvor også radiale letbanelinjer er indtænkt som fødelinjer mellem den planlagte letbane i Ring 3 og den påbegyndte metrocityring. Det blev klart formuleret fra Rebekka, som førte ordet på Metroselskabets vegne, at selskabet ikke har nogen kompetence til at fremlægge visioner for, hvordan et fornuftigt kollektivt system kunne se ud, men alene udfører opgaver, som dets tre ejere påfører selskabet, dvs. Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og staten.

Udarbejdelse af Høringssvar vedrørende forudgående høring om metro til Nordhavn

Høringssvaret vedrørende "Forudgående høring om kommuneplantillæg med VVM-redegørelse og miljøvurdering" i forbindelse med "Metro til Nordhavn" blev på RBT's vegne udarbejdet af Ole Iskov og afsendt til Center for Byudvikling, Københavns Kommune, d. 6. april 2012. I høringssvaret, som blev lanceret på RBT's hjemmeside med overskriften "**Hellere letbane til Nordhavn end metro**", blev der sat spørgsmålstegn ved behovet for metro med bl.a. følgende formulering:

"Det undrer os, at en letbane tilsyneladende ikke har været på tale til Nordhavn. Prisen på 1 km letbane er ca. 150-200 mio. kr., mens 1 km metro i København koster ca. 1 mia. kr. Alene prisforskellen gør det uansvarligt ikke at undersøge letbanemuligheden nærmere. Den kommende bydel i Nordhavn vil få en størrelse, der nemt kan betjenes af en letbane på jordoverfladen – i hvert fald med det antal parkeringspladser Københavns Kommune normalt kræver ved nybyggeri (og som også vil tage pusten af en metro)."

Deltagelse i konferencen "Fremtidens varekørsel i byen"

Citylogistik.dk, et projekt under Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning, afholdt d. 1. marts 2012 i Dansk Designcenter en konference om et planlagt citylogistikprojekt i København. Projektet, som ledes af Tanja Ballhorn Provstgaard, med forskerbistand fra bl.a. Anders Vedsted Nørrelund, DTU, og er delvis EU-finansieret, har været alt for længe uden egentlig handling i forhold til Indre By, hvor et pilotprojekt skal iværksættes. Indledende oplæg ved både Teknik- og Miljøborgmester Ayfer Baykal og Miljøminister Ida Auken peger på den betydning, som citylogistik tillægges i København. En række spændende internationale oplæg gjorde deltagelsen i konferencen udbytterigt, herunder erfaringer fra Holland ved Birgit Hendrix, fra New York ved Jose Holguin-Veras og fra Göteborg ved Sara Ranäng. Specielt interessant var eksemplet New York, hvor citylogistik primært er baseret på de mindre virksomheder inden for fødevarersektoren. Fødevarer virksomhederne i København er på forhånd udelukket via lovgivning, idet der peges på, at kølekæden ikke må brydes. Interessant er også organisationsstrukturen i Göteborg, hvor projektet ledes af en bestyrelse med deltagelse af både private virksomheder, kommunen og forskere. Dette er også udelukket i Danmark på grund af "kommunalfuldmagten", som udelukker kommunal deltagelse i aktiviteter, som kan drives på privat basis. Fra RBT deltog Kjeld A. Larsen, som her repræsenterede Indre By Lokaludvalg, som skal bidrage til etablering af et citylogistikprojekt i bydelen.

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

Københavns Kommune har i god tid startet en dialog med borgerne om udvikling af en ny trafikstrategi, 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 trafikstrategien "Grøn mobilitet" inviterede Københavns Kommune en lang række organisationer, herunder RBT, til en workshop "Udvikling af grønne transporttilbud

i København" torsdag d. 20. maj 2010 i Dansk Designcenter. For RBT deltog Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen. På workshoppen arbejdedes i grupper, som hver afleverede en liste over 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. 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. 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.

Udkast til Handlingsplan for Grøn Mobilitet, marts 2011

Endelig, i marts 2012, fremkom et udkast til "Handlingsplan for Grøn Mobilitet", med fælles forord af Overborgmester Frank Jensen og Teknik- og Miljøborgmester Ayfer Baykal. Forsinkelsen skyldes bl.a. betalingsringens bortfald og uoverensstemmelser mellem de to borgmesterforvaltninger. Handlingsplanen har mest af alt karakter af et katalog over forskellige handlemuligheder og er dermed langt fra det forslag til en samlet trafikplan for København, som burde være kommet for længst. Handlingsplanen refererer ofte til allerede eksisterende plandokumenter, eksempelvis Miljømetropolen fra 2007, Metropol for mennesker fra 2009, Klimaplanen fra 2009, Kommuneplan 2011 og Støjhandlingsplan fra 2011.

Tænkningen bag handlingsplanen rummes ganske godt i en enkelt figur i form af en ligning: "Metro, A-busser og letbaner + Regionale cykelnetværk og hovedcykelnet i byen + Nordhavnstunnel, fredeliggjorte kvarterer og strøggader + Grøn mobilitetspakke = Øget vækst og mobilitet, bedre miljø samt mindre klimapåvirkning". Den overordnede målsætning er øget vækst og større mobilitet, som skal fremmes på en måde, som ikke belaster miljø og klima, via en satsning på alle transportformer på en og samme gang. Et stigende antal indbyggere med tilhørende bilejerskab, flere parkeringspladser, en havnetunnel og mere metroudbygning er en del af denne cocktail. Letbaner nævnes, men i modsætning til metroudbygning i form af M4, til Nordhavn og siden hen til Sydhavn, ses ingen letbaner på det ledsagende figurmateriale. I stedet for letbaner satses på højklassede busser, som ligestilles med skinnebåren trafik. I alt oprulles 25 indsatsområder, som samles inden for fem hovedtemaer: Byens udvikling (kommuneplan, parkering), grønne transporttilbud (cykel-, kollektiv- og fodgængertrafik), transportsystem (brug af veje og byrum, citylogistik), incitament (mobilitetsplanlægning) og innovation (grøn transportteknologi, innovationsværksted). De 25 forslåede indsatser, som vurderes ud fra effekt og økonomi, betragtes som en pakke af konkrete initiativer, som kan tages i de kommende 5-10 år.

Handlingsplanen står nu over for at blive diskuteret af lokaludvalgene på en fælles konference d. 7. maj 2012.

Deltagelse i konference om "Kbh 2025 klimahandlingsplanen"

D. 12. april 2012 inviterede Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune en række græsrodsorganisationer, herunder de københavnske lokaludvalg, kommunens miljøpunkter, NOAH, Det Økologiske Råd, Dansk Fodgængerforbund, Greenpeace, FN-forbundet og FDM, til en konference om et udkast til klimahandlingsplan for at få kommentarer og input til planen fra deltagerne. Udkastet blev fremlagt af klimaprojektchef V. Jørgen Gammelgaard. Arbejdet foregik i 4 temagrupper, hvoraf det ene drejede sig om "grøn mobilitet". Temaarbejdet blev fulgt af Teknik- og Miljøborgmester Ayfer Baykal, som i et indlæg kommenterede gruppernes indsats. Trafikafsnittet er afgjort handlingsplanens svageste, og man har endnu ikke sat et overordnet reduktionsmål for transporten. Betalingsringen var i Klimaplanen fra 2009 det middel, som skulle have bibragt den største CO₂-reduktion. Nu afventer man endnu engang et regeringsudspil i form af en kommende klimaplan. Kjeld A. Larsen deltog som repræsentant for Indre By Lokaludvalg og Lars Barfred som repræsentant for Delebilfonden.

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. 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. Bent Lohmann fra Nansensgade Netværk er valgt som formand for lokaludvalget. De politiske repræsentanter må ikke samtidig sidde i BR og skal have bopæl i bydelen. I udkast til nyt regulativ for lokaludvalg er det som noget nyt i forslag, at foreningsrepræsentanter skal have bopæl i Københavns Kommune. Det kan få den mulige konsekvens, at Kjeld ikke kan blive genopstillet til posten som RBT's repræsentant i lokaludvalget. For hvert medlem er indstillet to suppleanter, for RBTs vedkommende HansHenrik Samuelsen som 1. suppleant og som ny 2. suppleant Lars Barfred.

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 københavnernes i Indre By og politikerne i Københavns Borgerrepræsentation i alle spørgsmål, som har særlig betydning for Indre By. Du kan læse mere om aktuelle sager her på hjemmesiden eller på www.blivhoert.kk.dk

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

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

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

Lokaludvalget afholder møder en gang om måneden, i Det Grønlandske Hus i Løvstræde. Lokaludvalget har et sekretariat omfattende tre personer: Christian Christensen (sekretariatsleder), Tine Malm (kommunikations- og projektmedarbejder) og Lene Bislev (kommunikations- og bydelsplanmedarbejder), har fået en flot og velfungerende hjemmeside og har bopæl, sammen med Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, på Rådhuspladsen 77.

LU har fundet en rigtig god arbejdsform, specielt hvad angår borgerinddragelsesprocessen. Lokaludvalgsmedlemmerne er tit ude med deres debatvogn, en ombygget pølsevogn, har en fast spalte i City Avisen og en meget aktiverende hjemmeside. Rollen i forhold til kommunens forskellige forvaltninger foregår ikke altid lige gnidningsløst, men lokaludvalget er generelt anerkendt for sin meget borgerinddragende indsats. Et ganske stort antal startredegyrelser (går forud for udarbejdelse af lokalplanforslag) og lokalplansforslag forelægges LU, som har brugt megen energi på at arrangere borgerhøringer og udarbejde høringssvar. De mest dramatiske borgermøder har drejet sig om trafikken (betalingsring) og nattelivet i Indre By. 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, senest udkast til Handlingsplan for Grøn Mobilitet. Af øvrige startredegyrelser/lokalplaner med trafikrelevans, som lokaludvalget har arbejdet med, kan nævnes: udformning af metroforpladser, udvidelse af Falckhuset, højklasset bus til Nørre Campus, nyt byggeri på Scalagrunden, nyetablering af boulevard på Vesterbro Passage og cykelsti på H.C. Andersens Boulevard.

Udarbejdelse af bydelsplan 2011 og 2012

I 2010-11 har Indre By Lokaludvalg været i gang med at udforme en bydelsplan for Christianshavn og Indre By på baggrund af en borgerdialog med bydelens borgere og gæster og i samarbejde med Økonomiudvalget i Københavns Kommune. Specielt har lokaludvalgets Byudviklingsgruppe, som RBT's repræsentant Kjeld A.

Larsen er tovholder for, været travlt beskæftiget i bydelsplanprocessen. **Bydelsplan for Christianshavn og Indre By 2011** blev godkendt af BR og udgivet i en papirudgave med forord af Frank Jensen i slutningen af 2011.

Som noget nyt skal Københavns 12 lokaludvalg udvikle deres **Bydelsplan 2012** samtidig og med en fælles tematisk indgangsvinkel. Indre By Lokaludvalg er derfor i perioden fra marts til september 2012 igen i dialog med borgerne, startende med et indledende borgermøde d. 10. marts 2012. Lokaludvalget vil bruge bydelsplanen til at bygge videre på alle de inputs, som lokaludvalget fik fra omkring 5000 borgere og brugere sidste år, men vil samtidig forsøge at lægge et stort arbejde i at præsentere en række gennemarbejdede projektforslag til politikerne, herunder et forslag om letbane gennem Indre By.

Letbaneinitiativgruppe under lokaludvalgene udarbejdede en letbanerapport

De københavnske lokaludvalg har været igennem en proces med udarbejdelse af bydelsplaner, som indgår i kommuneplansarbejdet. Da en række lokaludvalg pegede på letbaner som et ønske til den fremtidige udbygning af den kollektive trafik i og omkring hovedstaden, blev der taget initiativ til en tværgående arbejdsgruppe, som kunne se på mulighederne for samarbejde mellem lokaludvalgene for at fremme letbane-tiltag - i en by, hvor forvaltning og politikere hidtil ensidigt har fokuseret på metroen. Letbanegruppen valgte at se kritisk på en nylig kommunal rapport "Udbygning af den kollektive trafik i København" fra Center for Byudvikling under kommunens Økonomiforvaltning, hvor metro og letbaner var sammenlignet som løsning for en række linjeføringer. Det var letbanegruppens umiddelbare vurdering, at denne kommunale rapport var fordrejet til fordel for mere metro. Gruppen valgte derfor at udarbejde en letbanerapport, hvor den kritisk gennemgik kommunens rapport og satte fokus på, hvor meget letbane man vil kunne få for de samme penge, som metroløsningerne koster, og hvorledes dette i langt højere grad kan spille ind i en samlet kollektiv trafikbetjening af hovedstaden - for de samme penge. Det kritisk faglige indspark, som blev færdiggjort december 2011, fik titlen "**Metro, letbaner – og trængselsafgiften**".

Rapporten blev rundsendt til en række politikere i Hovedstadsregionen og til de forskellige nationale og lokale medier. Gruppen fik mange flotte tilbagemeldinger. Eksempelvis kvitterede Klima- og energiminister Martin Lidegaard for modtagelsen d. 24. januar 2012.

"Bompenge kan få letbaner på skinner"

I den første artikel i pressen om letbanerapporten, af Hans Larsen i Berlingske Tidende d. 5. januar 2012, citeres to af rapportens forfatter, Karl Vogt-Nielsen fra Amager Øst Lokaludvalg og Kjeld A. Larsen fra Indre By Lokaludvalg tillige med Lars Weiss (S). Hans Larsen oplyser fejlagtigt, at arbejdsgruppen under lokaludvalgene har fået Rådet for Bæredygtig Trafik til at udarbejde letbaneudspillet, til trods for at Kjeld under interviewet kraftigt pointerede, at letbanegruppen har forfattet rapporten. Den fejlagtige oplysning blev bragt videre i senere artikler i pressen.

"Råd: Drop mere metro og brug penge på letbaner"

I en næsten identisk artikel i Ingeniøren d. 5. december 2012 fulgtes tråden fra artiklen i Berlingske op af journalist Daniel Rasmussen.

Interview til TV-Bella

D. 12. januar 2012 blev Kjeld A. Larsen interviewet af Louis Clément til TV-Bella på Brønshøj Torv om letbanerapporten, herunder om letbane frem for metro til Brønshøj.

"Rapport: Moderne sporvogne er billigere og mere effektive end metro"

Letbaneinitiativgruppen ledte længe efter en journalist og et medie, som skulle have eneret til at bringe historien om letbanerapporten. Allerede før jul sagde Lars Borking ved Information ja til at bringe historien, men en artikel med ovenstående overskrift blev først bragt d. 13. januar 2012. I artiklen interviewes Kjeld A. Larsen, Lars Weiss (S) og Søren Elle fra Center for Byudvikling. I artiklen annonceres RBT's kommende politikerhøring (d. 18. januar) om letbane som alternativ til metro.

"Letbaner betaler sig bedre end metro"

Ingeniøren bragte d. 23. januar 2012 en kronik af Karl-Vogt Nielsen og Kjeld A. Larsen med ovenstående artikel, hvor de to kronikører fremfører hovedargumenterne fra letbanerapporten. Kronikken, som blev skrevet på opfordring, blev opfulgt af en række kommentarer i netudgaven af Ingeniøren.

"Mere metro kan løfte Københavns trafikale udfordringer"

Med ovenstående overskrift bragte Ingeniøren d. 4. februar 2012 en kronik som et svar på kronikken "Letbaner betaler sig bedre end metro" fra to topplanlæggere i Center for Byudvikling i Københavns Kommune, chefkonsulent Søren Elle og kontorchef Per Als. De to planlæggere gentager en række konklusioner fra kommunens screeningsrapport, men kommer på ingen måde ind på de fejl og mangler, som påvises i den kritiske rapport **"Metro, letbaner – og trængselsafgiften"** fra lokaludvalgenes letbaneinitiativgruppe. Dette fremføres i en uddybende kommentar **"Metro og letbaner"** ved Kjeld A. Larsen, som blev bragt i Ingeniøren d. 7. februar 2102.

Internt RBT-arbejde

Organisatorisk

På **generalforsamlingen 9. maj 2011** valgtes følgende til Rådet, som er **foreningens bestyrelse**: Bente Hessellund Andersen, Lars Barfred, Ole Iskov, Leif Mogens Kajberg, Kjeld A. Larsen, Ivan Lund Pedersen, HansHenrik Samuelsen, Bruno Schwede, Hans Ove Stiig, Gunnar Bjørn Thomsen og Niels M. Uldall. Som 1. suppleant valgtes Karl Vogt-Nielsen og som 2. suppleant Søren Christensen. Jens Junghans blev genvalgt til revisor med Flemming Møller som suppleant.

Konstituering

På første rådsmøde efter generalforsamlingen konstituerede Rådet sig med Kjeld A. Larsen som formand, Leif Kajberg som næstformand, HansHenrik Samuelsen som sekretær, Hans Ove Stiig som kasserer, Leif suppleret af Ivan Lund Pedersen som presseansvarlig, Ivan som ansvarlig for hjemmesiden og Gunnar Bjørn Thomsen som referent. I modsætning til tidligere år, valgtes bestyrelsen – af økonomiske grunde - ikke at udsende den på generalforsamlingen vedtagne beretning til medlemmerne.

Nedenstående **Arbejdsprogram 2011-2012 for RBT** blev vedtaget på generalforsamlingen d. 9. maj 2011:

1. Planlægning af en strategikonference på trafikområdet for NGO'er med fokus på trafik som opfølgning på beslutningen fra RBT's strategidag 26. januar
2. Planlægning af en politikerhøring om de mange forslag om nye trafikinfrastrukturprojekter over Sjælland i forbindelse med det kommende folketingsvalg
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.

Ad 1: En af de få forholdsvis konkrete beslutninger fra RBTs strategidag januar 2011 var, at RBT skal varetage en koordinerende funktion for en årligt tilbagevendende strategikonference. Set i lyset af de besluttende myndigheders tilsyneladende umættelige appetit på at køre videre i et ikke-bæredygtigt spor på trafikområdet, må en sådan koordinerende indsats betragtes som værende af væsentlig betydning.

Ad 2: De kommende års beslutninger omkring trafikinfrastrukturudvikling vil være af afgørende betydning for trafikudviklingen generelt, især over Sjælland. Der er ingen fornuft i, at Sjælland skal udvikles til et ikke-bæredygtigt alpepas for godstrafik mellem Skandinavien og kontinentet. RBT skal arbejde videre med sin skitse og være klar med en køreplan for en politikerhøring, så snart et folketingsvalg udskrives.

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 i beskedent omfang har levet op til sit arbejdsprogram. I virkeligheden har vi skelet meget lidt til arbejdsprogrammet i den forløbne periode, hvor vi mere end nogen sinde har haft travlt med at udforme hørings svar og rette henvendelse til politikere og presse (punkt 4). En opfølgning på strategidagen d. 26. januar 2011 (punkt 1) blev ikke realiseret i den tænkte udformning, men blev – som resultat af betalingsringens forlis - ”erstattet” af NGO-mødet forud for generalsamlingen april 2012. Trods adskillige anstrengelser med at søsætte en politikerhøring om trafikinfrastrukturprojekter over Sjælland (punkt 2) er projektet indtil videre strandet.

Medlemstal og medlemsinformation

Med godt 40 betalende medlemmer ultimo april 2012 er foreningens medlemstal fortsat alt for beskedent. I forbindelse med indkaldelsen til generalforsamlingen fik også tidligere medlemmer en påmindelse sammen med information om NGO mødet forud for generalforsamlingen. Vi har forsømt at pleje vores medlemmer, eksempelvis glemte vi helt at sende skriftlig information ud til medlemmerne om den af RBT arrangerede politikerhøring om kollektiv trafik d. 18. januar 2012. Med alene adgang til information via foreningens hjemmeside, som er tilgængelig for alle, får medlemmerne meget lidt for deres kontingent.

Rådet har i årets løb afholdt 8 rådsmøder.

De dominerende og tilbagevendende temaer på rådsmøderne har været følgende: gensidig information om og diskussion af den trafikpolitiske udvikling og udviklingens konsekvenser, planlægning af møder med nyudpegede politikere med ansvar for trafik: Transportminister Henrik Dam Kristensen og Teknik- og Miljøborgmester Ayfer Baykal i København, den ny regerings trafikpolitik, udarbejdelse af en lang række hørings svar, planlægning af RBTs politikerhøring, betalingsring, trafikudvikling på Sjælland, herunder planlagt politikerhøring, parkerings- og cykelpolitik i København, lokalbanernes bevarelse, deltagelse i GNBO, deltagelse i Indre By Lokaludvalg, kommunikationsstrategi, udarbejdelse af arbejdsprogram og planlægning af generalforsamling og forudgående NGO debatmøde.

Fondsansøgninger og sekretariatsarbejde

Vi har i årets løb ikke overkommet at søge om finansiel støtte til rådets arbejde. Vores indsats lider fortsat 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
April 2012