

**Beretning 2016**  
**Rådet for Bæredygtig Trafik**

Rådet for Bæredygtig Trafiks femtende ordinære generalforsamling 25. april 2016

# Hvorfor hader regeringen kollektiv trafik?

Danske politikere er vilde med privatbiler. Derfor kommer der flere og flere.

**POUL AARØE PEDERSEN** Analyseredaktør, Klumme i Politiken 27 Jan. 2016



TEGNING. [Anne-Marie Steen Petersen](#)

**”Et udviklet land er ikke et sted, hvor de fattige har biler. Det er hvor de rige benytter offentlig transport”**

Enrique Penalosa, tidligere borgmester i Bogota, Columbia

## Den trafikpolitiske situation

Med den snævre sejr til Blå Blok ved folketingsvalget og den efterfølgende dannelse af den smalle Venstreregering juni 2015 blev tonerne slået an til en sort klima- og transportpolitik. Der er ingen tvivl om, at en bæredygtig trafik baseret primært på fremme af den kollektive trafik ikke længere er på dagsordenen, således som det fremgår af det ovenfor citerede udsagn af Poul Aarøe Pedersen i en klumme i Politiken. Den

gamle kending som transportminister og nu ny Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt har været i marken med adskillige udsagn, som klart tilsiger fornyet støtte til fremme af bilismen, eksempelvis udsagn som "Det, jeg hører mest, når jeg kommer rundt, er: "Kom nu i gang med de veje"" og "Man skal bare huske på, at det er 80 eller 90 procent af transporten, der foregår på vejene", udsagn som klart virker selvforstærkende i retning af øget vægt på vejtransport. I regeringsgrundlaget peger mærkesager som en midtjysk motorvej, en havnetunnel i København og afgiftslettelser i forbindelse med køb af store og dyre biler på samme udviklingstendens. Årsagen til, at ulykkerne ikke er fulgt til dørs med finansielle beslutninger er betinget af en modsat rettet mærkesag, personificeret ved Venstre-regeringens finansminister Claus Hjort Frederiksen: den finansielle spareøvelse.

### **Vækst i bilejerskab og bilpendling, bl.a. som resultat af fortsat stærkt stigende priser på offentlig transport**

Her blot tre tekstuddrag som eksempel på, at bilejerskab og bilkørsel efter finanskrisen er i stærk vækst, mens priser på den offentlige transport stiger meget mere end det generelle prisindeks.

#### **"KØBENHAVN FÅR FLERE PERSONBILER. EN STIGNING PÅ KNAK 30 PROCENT I ANTALLET AF BILER".**

"I København steg antallet af biler (inkl. ikke ejet af bruger) med 29,1 pct. i perioden 2000 til 2014. Udviklingen medførte 24.974 ekstra indregistrerede biler i København. Denne stigning dækker både over biler, som københavnernes selv ejer og biler, som københavnere leaser.

I 2000 var der 206 biler per 1000 18+årige og 270 biler per 1000 familier. Til sammenligning var antallet i 2014 steget til 236 biler per 1000 18+årige og 316 biler per 1000 familier. Fra 2000 til 2014 har der således været en stigning på 30 biler per 1000 18+årige og en endnu større stigning på 46 biler per 1000 familier."

Kort om København – analyser og tal, december 2015

#### **"Motorvejene tager stort set al trafikvækst"**

["Nye tal fra Vejdirektoratet viser dels, at vi kører mere i vores biler - dels at det er motorvejene, der tager det meste af trafikvæksten"](#)

På landsplan steg den samlede vejtrafik med 2,9 procent i 2015. På motorvejene har trafikvæksten været endnu højere, viser Vejdirektoratets tal. Størstedelen af de ekstra kilometer, vi har kørt i 2015, har vi kørt på motorvejene, hvor trafikken i 2015 steg med over 6 procent.

Ifølge tallene fra Vejdirektoratet bliver op imod en tredjedel af alle kørte kilometer, store og små bilister kører i Danmark, tilbagelagt på motorvejene, selvom motorvejene udgør under 2 procent af det danske vejnet.

- Vi kan se på tallene, at trafikken på de danske motorveje fortsat stiger. Det understreger, at regeringens fokus på at investere i vejene er den rigtige vej at gå, og det vil vi prioritere, så snart der igen er luft i budgettet til det. Effektiv transport af personer og gods er vigtig for væksten og jobskabelsen i Danmark, siger transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt."

Magasinet Bus 3 – 2016, s. 55

#### **"Voldsom stigning: Priserne på offentlig transport er kørt fra inflationen"**

"I løbet af de sidste 20 år er forbrugerprisindekset, som er det generelle prisniveau på varer, man bruger til at måle inflation, steget med 46 procent. Til sammenligning er priserne på togbilletter steget 68 procent og busbilletter med hele 83 procent."

Emil Stenz, Politiken 13. januar 2016

De ledende politikere på det danske parnas i paradoksets midte gør for øjeblikket næsten alt for at den skitserede udvikling skal fortsætte: al snak om betalingsring er forstummet, reduceret registreringsafgift og faldende brændstofpriser sætter turbo på vækst i bilejerskabet, i København stiger kravet om flere p-pladser, flere metrolinjer besluttet, og nye analyser om flere metrolinjer udarbejdes i stedet for satsning på trafikdæpende letbaner på overfladen, en Havnetunnel i København er et fortsat varmt debateme, i provinsen er trusler om nedlæggelse af lokalbaner yderst nærværende, biltrafikgenererende infrastrukturprojekter som en midtjysk "Hærværksmotorvej" samt en Kattegatforbindelse har stærke

lobbygrupper bag sig, Femern Bælt tunnelprojektet i sin projekterede form vil som konsekvens skabe en stærkt stigende lastbiltrafik over Sjælland, DSB har lukket næsten alle sine direkte togforbindelser til kontinentet og reducerer fortsat sine serviceydelser over for sine brugere, bl.a. ved at overdrage stationsbetjente opgaver til det multinationale rengøringsfirma ISS.

### **Oslo viser vejen**

Heldigvis ses tendenser til en større indsats for at få styr på den vildtvoksende biltrafik og dens miljø- og klimabelastning i andre lokaliteter. Specielt ser det ud til, at det ny bystyre i Oslo vil vise vejen. Efter 19 år med borgerligt styre fik Oslo oktober 2015 et nyt bystyre, bestående af en koalition af Arbeiderpartiet, Socialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, og hvor 5 ud af 8 byråd blev kvinder. Efter sin tiltræden proklamerede bystyret via sin "regeringserklæring" en række radikale tiltag for perioden indtil 2020, dvs. i løbet af en femårsperiode, eksempelvis: Oslo skal halvere klimaudslippene, Oslo trækker alle sine investeringer fra selskaber, som baserer deres energi på fossile brændsler, biltrafikken skal reduceres med 20 %, der skal indføres myldretidsafgift i samarbejde med nabokommunen Akershus, der bliver ingen motorvejsudbygning i form af E 18 mod vest, Oslos centrum skal være bilfrit indenfor Ring 1, alle gratis p-pladser skal fjernes i Oslo centrum, p-pladser som kommer i konflikt med udbygning af cykelstier skal fjernes og der skal bygges mindst 60 km cykelsti. Jamen dog, tænk om vi kunne bevæge Københavns Kommune i samme retning!

Oslo bystyre fortsætter med at fremsætte yderligere forslag til reduktion af biltrafikens gener. Ifølge et interview med rådmænd for miljø og transport Lan Marie Nguen Berg fra Miljøpartiet De grønne har bystyret besluttet, at kommunen – ud over at lukke for biler inden for ring1 inden 2019 – vil indføre forbud mod benzin- og dieseldrevne biler inden for ring 3 inden 2024 (Thomas Færgeman: "Oslo vil smide benzin- og dieselbilerne ud af byen" Politiken 2. december). Det gør teknik- og miljøborgmester Morten Kabell misundelig, for en sådan hjemmel ligger ikke hos Københavns Kommune, men i Folketinget. Oslo bystyre har tillige besluttet, at alle busser i Oslo skal køre fossilfrit inden år 2020, dvs. at alle dieselbusser skal skifte over til biobrændstof eller skiftes ud med elektriske løsninger ("Norges hovedstad vil kunne spare omkring en milliard kroner med el-busser, Magasinet Bus 2 – 2016)

### **Samarbejde med andre NGOer og øvrige samarbejdspartnere**

Heldigvis er der mange gode kræfter i Danmark, som forsøger at rette op på forringelserne og forsømmelserne fra de politiske instansers og trafikalselskabernes side og dermed presser på for at opnå forbedringer i retning af en mere bæredygtig trafikudvikling. I forbindelse med klimatopmødet i Paris COP21 var vi sammen med en lang række øvrige NGO'er medarrangør af den store Klimademonstration Climate Action / Handling Nu søndag den 29. november 2015. Vi har indgået et samarbejde med seks andre NGO'er i form af Netværk for Bæredygtig Transport. Vi har tillige alliancepartnere blandt kommunale og nationale politikere, såvel som samarbejde med Passagerpuls, Letbaner.dk og Dansk Jernbaneforbund. Det er nødvendigt at stå sammen i kampen mod de stærke lobbyinstitutioner, eksempelvis Dansk Industri Transport, Dansk Transport og Logistik, Kattégatkomitéen og FDM, såfremt resultater i bæredygtig retning skal opnås. Det skulle årets beretning gerne kaste lys på.

### **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**

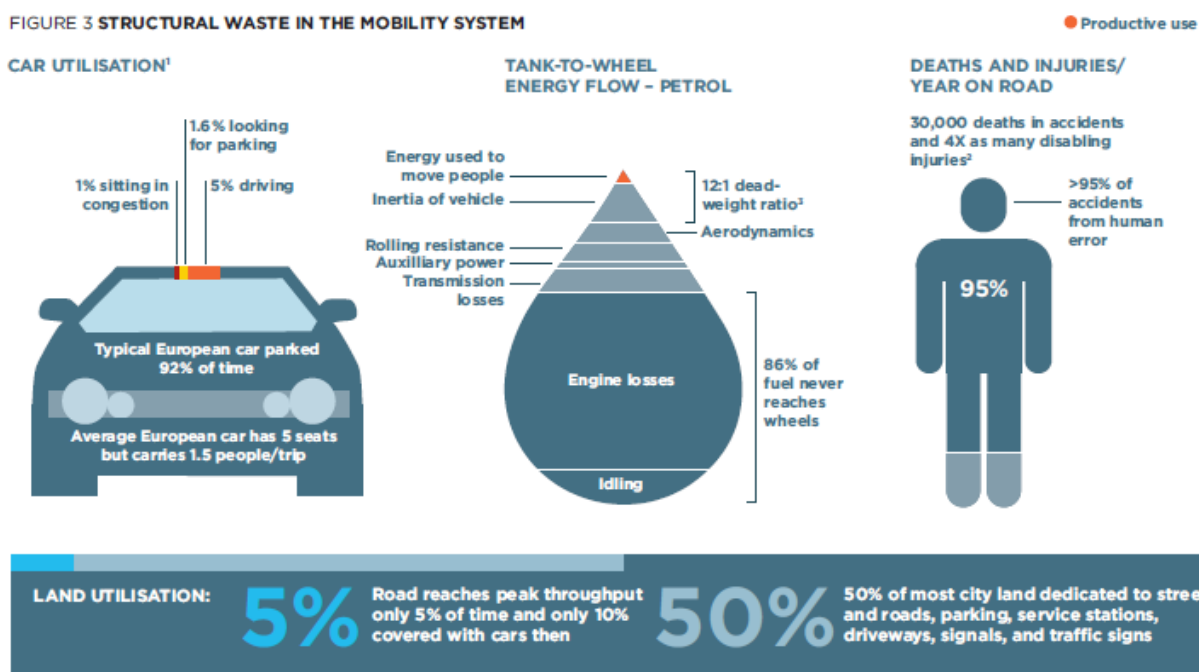
#### **"Privatbilen er på retur i de rigeste lande"**

Således indledes en artikel af Dorrit Saietz i Politiken den 3. juni. 2015. Artiklen problematiserer udviklingstendensen via følgende underrubrik: "Forskere spekulerer på, om lande når et mætningspunkt for bilkørsel – eller måske et vendepunkt?" Forfatteren konstaterer, at antallet af unge, som i nyere tid tager kørekort og anskaffer sig en bil, er faldende. Flere forskere citeres, herunder danske Malene Freudendal-

Pedersen fra RUC: "Det bliver diskuteret livligt blandt mine kolleger, om det er et midlertidigt fald, eller om det bliver ved. Spørgsmålet er, om det er et "tipping point", hvor udviklingen vender. Der er en opmærksomhed på, at vi ikke kan blive ved med at have den samme stigning i trafikken, hverken økologisk, økonomisk eller pladmæssigt". Et år tidligere, den 15. maj 2014, havde samme forfatter en artikel i Politiken med overskriften "Verdens bilpark har overhalet befolkningsvæksten indenom" med underrubrikken "Bilboom forurener, dræber og skaber global trafikprop, men overalt – fra København til Jakarta – køber folk bil, så snart de har råd". Journalisten redegør for en fremskrivning foretaget af Verdensenergirådet, WEC: "Inden år 2020 vil der være over 1 milliard personbiler på gaden i hele verden, og i 2050 vil antallet være fordoblet til over 2 milliarder". Så vi ser to modsat rettede tendenser i store dele af verden: en stadig stigende bilpark, men samtidig stagnerende bilkørsel i de rigeste lande og flere blandt storbyernes unge, som fravælger bilkørsel som livsform.

### Det strukturelle spild i det bilbaserede mobilitetssystem

I rapporten "Growth within: A Circular Economy Vision for a Competitive Europe, udgivet af Ellen MacArthur Foundation i juni 2015, bragtes nedenstående figur om bilens, det anvendte bilareals og brændstoffets utrolig lave udnyttelsesgrad tillige med de ledsagende menneskelige omkostninger ved bilkørsel. Man kunne finde på at undre sig over, hvorfor personbilen fortsat er samfundets foretrukne transportmiddel.



<sup>1</sup> Based on car parked number for France and productive vs. unproductive driving time in US. <sup>2</sup> For every death on Europe's roads there are an estimated four permanently disabling injuries. <sup>3</sup> Based on average car weight of 1.4 tonnes and average occupation of 1.5 passengers of 75 kg.  
Source: EU Commission mobility and transport, accident statistics; www.fueleconomy.gov; EEA car occupancy rates data; S. Heck and M. Rogers, *Resource revolution: How to capture the biggest business opportunity in a century*, 2014; Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.

### "Pariserne trak vejret bedre på bilfri dag" – bilfri søndage

Ovenstående overskrift blev brugt af Europakorrespondent Michael Seidelin i en artikel i Internationalt Politiken den 9. oktober 2015 i anledning af virkningen af afholdelse af bilfri søndag i dele af Paris den 27. september. I artiklens underrubrik uddybes forureningsproblematikken som resultat af bilkørslen: "Forureningen faldt 20-40 pct., da bilerne holdt stille i Paris. Borgmesteren går i krig mod diesel og luftforurening, som koster landet over 750 milliarder kr. årligt."

Bilfri søndage i europæiske byer har en lang tradition bag sig, herunder i København, som til trods for en beslutning i Borgerrepræsentationen p.t. alligevel ikke ser ud til at ville betale for at genoptage eventen søndag den 28. september 2016. Men politikermodet er til at overse: vi har nu igennem mange år haft bilfri søndage og fået demonstreret effekten, så nu burde politikerne for længst have transformeret søndagsevenen til varig bilkørselsreduktion for den hårdt prøvede befolkning i hverdagslivet!

### **Dieselgate**

Årets store internationale skandale på transportområdet blev afsløringen af VW's omfattende fusk med den installerede software i dieslbiler til måling af NO<sub>x</sub>-udslip. Svindlen blev opdaget i USA og omtalt i pressen verden over, herunder af Magnus Bredsdorff i Ingeniøren den 24. september 2015:

"Den virkelige VW-skandale er europæisk: Vores veje er fyldt med stærkt forurenende dieslbiler". Og efterfølgende: "Det var en europæisk test, der satte de amerikanske myndigheder på sporet af VW-svindlen. Testen blev udført af organisationen International Council on Clean Transportation (ICCT) i samarbejde med den tyske bilistorganisation Adac. Den viste, at kun én ud af i alt 32 nye dieslbiler lever op til de normer for NO<sub>x</sub>-forureningen, som en ny norm, Euro 6, kræver. De værste af bilerne udledte 15 gange så meget NO<sub>x</sub> som tilladt i laboratorietesten."

### **Deltagelse i europæisk "Dieselgate – EU action, iværksat af Greenpeace**

På initiativ af Greenpeace adresserede i alt 43 europæiske NGO'er, heriblandt RBT, den 9. november 2015 en fælles henvendelse til præsident for Europarådet Donald Tusk, præsident for EU kommissionen Jean-Claude Juncker og formand for Europaparlamentet Martin Schulz med overskriften "Concerns: Dieselgate – EU action to protect citizens from air pollution and the manipulative and fraudulent behaviour of carmakers".

Den 25. februar 2016 indløb en skrivelse som svar på den fælles henvendelse fra Elzbieta Bienkowska, EU kommissær for bl.a. det indre marked og industri, der redegjorde for svindelaffæren på Junckers vegne.

### **"Kompromis: EU's dieslbiler må udlede dobbelt så meget NO<sub>x</sub> de næste fem år"**

I en artikel i Ingeniøren den 29. oktober 2015 beskrev journalisten Magnus Bredsdorff den proces, som dagen forud førte til en beslutning i en teknisk komité med repræsentanter for alle EU's medlemslande om, at bilproducenter de næste fem år vil få lov til at udlede 110 procent mere NO<sub>x</sub>, målt i den virkelige verdens trafik, end dagens grænseværdi. Kompromiset ligger i, at den tidligere anvendte laboratorietest skal erstattes af en test, som omfatter kørsel i virkelig trafik, den såkaldte RDE (Real Driving Emissions), vedtaget i maj måned. Dieslbilernes udslip i virkelig trafik er mange gange højere end "påvist" i laboratorietesten, hvor den virkelige verdens accelerationer, som bidrager til det høje NO<sub>x</sub>-udslip, ikke eksisterer. Bilproducenters lobbyarbejde har virket perfekt i månederne mellem maj og oktober.

### **Den europæiske kamp for at bibeholde internationale nattogsforbindelser**

**Aktion i juni måned.** RBT fastholdt sammen med det europæiske netværk Back on Track et pres på politikere og jernbaneselskaber ved koordineret at lave aktioner på 18 banegårde i seks lande. [Se oversigten.](#) I København var aktionen sjov, men første lørdag aften i sommervejr gav ikke stor tilslutning. [Se mere herfra.](#)

**Ingen interesse fra transportministeren.** RBT prøvede d. 18.8. at påvirke den nye transportminister til at tilkendegive støtte til internationale tog fra/til Danmark. Det ønskede han ikke, men konstaterede at DSB og partnere syd for grænsen sådan set kan gøre hvad de vil, udover at fastholde et vist minimum af dagtog mellem Kbh/Aarhus og Hamburg. Da det i starten af december 2015 stod klart, at DB ønsker at nedlægge alle nattog, skrev RBT til både ministeren og hele transportudvalget d. 10.12. Det er der ikke kommet noget ud af.

Til gengæld blev Internationale tog og nattog et af de prioriterede temaer i **Netværket for bæredygtig transport**, emnet tages således med til møder med udvalgte politikere (se andet sted i beretningen).



**RBT i Europaparlamentet i oktober.** En af partigrupperne i Europaparlamentet havde inviteret nattogs aktivister til at fortælle. Poul Kattler fra RBT deltog, og besøget skabte nogle nye relationer til det europæiske politiske niveau. Der kom også nogle gode præsentationer ud af besøget. [Se mere herom.](#)

**Dansk aktion i Berlin ved tysk særtog til COP21 i Paris.** Det lykkedes at samle fem danske, der ville ofre en togbillet og tid til at tage til Berlin, da et af de meget få særtog med politikere, organisationsfolk og presse tog til klimatopmøde i Paris. Ved en ihærdig indsats fik vi danske en flot placering med bannere og skilte lige bag den tyske minister og DB's topfolk. Vores tilstedeværelse er da også omhyggeligt klippet ud af de officielle video-optagelser. [Se fotos og reportage her.](#)

**Flot præsentation ved dansk klimademonstration.** Bannere og skilte om klimavenlige tog i Europa blev genbrugt blot 24 timer efter hjemkomsten fra Berlin, da der var stor demonstration i København. Vi fik vældig fin opmærksomhed. [Se fotos.](#)

Det holder hårdt med at **bevare direkte tog fra København til andre europæiske hovedstæder.** Ved køreplansskiftet forsvandt også det ensomme daglige tog til/fra Berlin. RBT foranstaltede en begravelseshappening på Hovedbanegården med kransenedlæggelse og talere. [Se omtalen.](#) Nu er der kun tog til Stockholm, og det blev endda også afbrudt i en periode, da grænsekontrollen over Øresund gjorde det al for svært.

**Trusler mod togene til Hamburg.** Det er godt, at Sydbanen Ringsted – Rødby skal opgraderes som forberedelse for en (mulig) kommende Femern forbindelse. Men byggearbejdet vil, sammen med bortfald af tyske ICE-TD tog (december 2016) være en alvorlig trussel mod tilbageværende tog fra København til kontinentet. RBT og netværket for bæredygtig trafik er i dialog med DSB og vi vil gerne tale passagerernes interesser, hvad enten der kan fastholdes hyppighed og hurtighed via Femern i de kommende år, eller om der skal indsættes midlertidige elektriske hurtigtog fra København via Kolding-Flensburg. I skrivende stund er mødet med DSB dog stadig ikke arrangeret.

Det europæiske samarbejde er fortsat efter COP21. RBT havde to repræsentanter med **til fællesmøde i Hamburg d. 12.3.**, hvor ikke mindre end otte lande var repræsenteret. Netværket virker herefter lidt mere konsolideret og er klar med nye initiativer i den kommende tid. Samme aften var vi med til aktion i Hamburg til støtte for de sidste tyske nattog, som har stor betydning for (de sidste) danske togrejsende på langdistance sydover. [Se fotos herfra.](#)

### **Aftale om den planlagte Femern Bælt tunnelforbindelse**

Som følge af usikkerhed omkring anlægspriser, den beskedne størrelse af EU-støtten på knap 4,4 mia. kr. til projektet og især usikkerheden forbundet med tidsplanen for den tyske miljøgodkendelse har forligskredsen tøvet med at give grønt lys til Femern A/S til at forhandle endelige kontrakter på plads med de bydende entreprenørkonsorter. Det nuværende skøn over anlægsbudgettet med en åbning medio 2028 ligger på 52,6 mia. kr. Men med en aftale "Det videre forløb for Femern Bælt-Forbindelsen" den 4. marts 2016 blev forligskredsen, som omfatter alle partier minus EL og Alternativet, enige om at give Femern A/S mandat til at forhandle betingede kontrakter med de foretrukne entreprenører. Betingelsen for at igangsætte anlægsarbejdet er, at der er opnået en endelig tysk miljøgodkendelse inden medio 2019. Såfremt den tyske miljøgodkendelse kommer i 2019, kan projektet igangsættes i 2020 og forventes færdiggjort i 2028.

Baggrunden for RBT's negative holdning til Femern-bindelsen er, at der kan sættes spørgsmålstegn ved forbindelsens bæredygtighed og projektets miljømæssige virkninger. Omfanget af den motoriserede trafik, specielt den internationale godstrafik, ned over Sjælland og Lolland-Falster må forventes at vokse markant.

### **COP21 i Paris og deltagelse i den store klimademonstration 29. november 2015**

RBT var medarrangør af den store Klimademonstration Climate Action / Handling Nu søndag den 29. november 2015, som udgik fra Den Røde Plads på Nørrebro til Christiansborg Slotsplads. Forud for demonstrationen deltog RBT i en række planlægningsmøder på Mellemparkvej 12 sammen med de arrangerende NGO'er: MS, Greenpeace, NOAH, Klimabevægelsen i Danmark, Danmarks Naturfredningsforening, WWF, Verdens Skove, Omstilling Nu, DØR, Vedvarende Energi, Perkmakultur Danmark, Skifergas Nej Tak, Plan2B, Afrika Kontakt, Care Danmark, Ibis, Landsforeningen Levende Hav, Pole to Paris, PUGAD, Tid til Fred og Red jorden simpelt.

Arrangørerne af Klimademonstrationen, som tiltrak omkring 5.000 deltagere, havde mobiliseret tidligere miljøkommissær Connie Hedegaard til at holde hovedtalen på Christiansborg Slotsplads. Det etablerede NGO-netværk har afholdt et par evalueringsmøder og holder fortsat kontakt.

## **Statslige/nationale niveau**

### **Venstres regeringsgrundlag "Sammen for fremtiden" juni 2015 efter folketingsvalget den 15. juni 2015**

Den ny Venstre-regerings Regeringsgrundlag, afstemt inden for Blå Blok, fylder i alt 36 sider, hvor intentionerne for transporten fremgår af side 25, med overskriften **EFFEKTIV INFRASTRUKTUR I BALANCE**: "Effektiv transport af personer og gods er vigtigt for vækst og jobskabelse. En god infrastruktur gør det let for borgerne at komme på arbejde og besøge familie og venner, og virksomhederne og deres kunder nyder godt af en effektiv transport af deres varer. Regeringen ønsker en transportpolitik, hvor der er balance mellem investeringer i vejprojekter og kollektiv trafik. Regeringen vil foretage et serviceeftersyn af Togfonden DK og om nødvendigt tilpasse udrulningen af Togfonden. Råderummet for nye store investeringer er meget begrænset i de kommende år, da der allerede er igangsat mange infrastrukturprojekter. Ved investering i nye infrastrukturprojekter skal der gives prioritet til investeringer, der har et højt samfundsøkonomisk afkast. Regeringen vil igangsætte en undersøgelse af en ny midtjysk motorvej på strækningen Give-Billund-Lunderskov samt løbende søge at forbedre fremkommeligheden på den østjyske motorvej E45. Der skal igangsættes en undersøgelse af en østlig ringvej i København (havnetunnel). Undersøgelsen skal blandt andet belyse finansieringsmulighederne. Regeringen vil øge brugen af offentlige-private partnerskaber (OPP) i forbindelse med offentlige bygge- og anlægsprojekter". Som det fremgår fremhæves meget få konkrete projekter, først og fremmest betinget af en snæver finanspolitisk ramme: "serviceeftersyn" af Togfonden, undersøgelse af en ny midtjysk motorvej og af en havnetunnel i København.

### **Ny transportminister**

Den ny minister på transportområdet i den smalle V-regering efter folketingsvalget i juni 2015 blev Hans Christian Schmidt, nu minister for dobbeltministeriet Transport- og bygnings.

### **Interviews med den ny Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt**

I forbindelse med sin tiltræden som minister den 29. juni 2015 udtalte han dagen efter i et interview til Hjalte Kragesteen, journalist ved Altinget Transport, at der er god grund til at satse på vejtrafik, at Togfonden skal udsættes for et eftersyn, og at han vil arbejde for et udbud af mere af jernbanen.

I et nyt interview med Hjalte Kragesteen i Altinget Transport den 20. august var ministeren meget afdæmpet omkring, hvad der kan udrettes i den første del af hans ministertid: "Lige nu er der ikke nogen penge. Hvis der er penge, skal vi selvfølgelig kigge på noget med nogle veje. Det er blevet vejenes tur." Togfonden og den nylig indgåede DSB-kontrakt fra foråret skal granskes. Godstransporten skal styrkes via bedre fremkommelighed på vejene og flere kombi-terminaler. For øjeblikket er Femern-forbindelsen den sag, som han bruger allermest af sin tid på, mens den grønne omstilling af transporten ikke er noget han p.t. bruger tid på. Det er hans opfattelse, at den teknologiske udvikling vil hjælpe meget til omstillingen.

### **Svækkelse af kollektiv trafik og grønne trafikpolitiske tiltag med forslag til finanslov 2016**

Venstre-regeringens fremlagte finanslovsforslag tirsdag den 29. september 2015 omfattede flere besparelser på de poster til fremme af kollektiv trafik og grønne tiltag på transportområdet, som den forrige regering havde besluttet, heriblandt afvikling af puljer til investeringer i kollektiv trafik på knap 1,5 mia. kr. i perioden 2016-19, fjernelse af et tilskud på 830 mio. kr. til Aalborg letbane og drop af den tidligere regerings planlagte forlængelse af afgiftsfritagelsen for elbiler. Ligeledes er cykelpuljen blevet aflivet.

### **Nedsættelse af registreringsafgiften til 150 % med blå bloks endelig Finanslovaftale 2016**

Den mest omtalte del af den endelige finanslov 2016, aftalt den 19. november 2015 mellem partierne i blå blok V, DF, LA og K, var den voldsomme nedsættelse af registreringsafgiften på biler, LA's grandiose cadeau til gavn for ejerne af de store biler. Nedsættelsen blev annonceret i finansloven under overskriften: "Lettere

at være dansker”: ”Nedsættelse af registreringsafgiftssatsen til 150 pct. Regeringen, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti er enige om at reducere den høje registreringsafgiftssats fra 180 pct. til 150 pct. Den danske registreringsafgift på biler er blandt verdens højeste og beregnes på baggrund af bilens værdi. Med afgiftsnedsættelsen bliver det i højere grad muligt at købe mere familievenlige og trafiksikre biler. For en mellemstor familiebil vil satsreduktionen indebære, at der skal betales ca. 10-20.000 kr. mindre i registreringsafgift. En nedsættelse af registreringsafgiften fra 180 pct. til 150 pct. skønnes samtidig at have positive effekter på arbejdsudbuddet, svarende til i størrelsesordenen 700 fuldtidspersoner. En reduktion af registreringsafgiftssatsen fra 180 pct. til 150 pct. for personbiler og motorcykler skønnes at medføre et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 350 mio. kr. i 2016 faldende til ca. 260 mio. kr. i 2019. Efter tilbageløb og adfærd skønnes det varige mindreprovenu til ca. 200 mio. kr. Nedsættelse af registreringsafgiften har virkning fra fremsættelsen af lovforslaget den 20. november 2015.”

### **Nedlæggelse af DTU Transport - og derefter samlet under DTU Management og oprettelse af RailTech DTU**

I januar 2016 blev det i en meget uigennemsigtig proces besluttet at lukke DTU Transport. Instituttet har haft stor betydning for de transportpolitiske beslutninger på Christiansborg og generelt for den offentlige trafikdebat. DTU Transport har haft hovedansvaret for at indfri DTU's rammeaftale med Transportministeriet om forskningsbaseret rådgivning inden for infrastruktur, samfundsøkonomi og transportpolitik, bl.a. via varetagelsen af arbejdet med at udforme landstrafikmodellen.

Men så ændredes beslutningen: i marts måned fik medarbejderne på DTU Transport - ifølge medarbejder Linda Christensen - orientering om, at hele instituttet overflyttedes samlet til DTU management og dermed holdes samlet. Forskerne fordeles på fire afdelinger. ”Desuden dannes et center for transport (kaldet Transport DTU), der får professor Otto Anker Nielsen som leder. Centeret får ansvaret for at varetage kontakten med ministerierne og private virksomheder. Inden for centret placeres Model- og datacentret, der har ansvaret for Landstrafikmodellen, samt RailTech, der er DTU's satsning for forskning inden for jernbaneområdet i samarbejde med sektoren.” (Linda Christensen: ”DTU-forsker: DTU Transport slipper nådigt for lukning”, Altinget 9. marts 2016)

Februar 2016 blev oprettet det nye center for jernbaneteknologi Railtech DTU, som skal være universitetets samlingspunkt for al forskning, der relaterer sig til togdrift. Centerleder blev Henrik Sylvan.

### **Kraka: Ingen effekt af motorveje på lokal befolkningsvækst i landområderne**

I analysen fra den 21. marts 2016 ”Ingen effekt af motorveje på lokal befolkningsvækst i landområderne” når Kraka frem til følgende hovedkonklusion:

”Resultatet af analysen er, at der ikke er nogen statistisk målbar effekt af at ligge i nærheden af en motorvej på befolkningsvækst, jf. Tabel 1. Som udgangspunkt betragtes effekten af motorveje bygget mellem 1950 og 2000 på befolkningsvæksten fra 1950 til 2000. Hvis man ikke tager højde for andre forhold, er der i første omgang en positiv og signifikant sammenhæng mellem motorveje og befolkningsvækst. Men når man tager højde for, at områder med mange motorveje ofte ligger i nærheden af de store byer, er sammenhængen statistisk set ikke til at skelne fra nul. Den positive effekt fra første søjle, som opstår når man ikke tager højde for andre forhold, skyldes altså, at motorvejene især er blevet bygget i nærheden af de store byer, og at væksten her har været større.”

[https://www.google.dk/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwj\\_6tiK6oPMAhXEYJoKHAM8DTEQFggaMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.kraka.org%2Fanalyse%2Fingen\\_effekt\\_af\\_motorveje\\_paa\\_lokal\\_befolkningsvaekst\\_i\\_landomraaderne&usq=AFQjCNGR8elivoxzQISyl9h9uxZzvaVHKQ&sig2=yNX2Ode7W0uC\\_GEX3r0HkQ&bvm=bv.119028448,d.bGs](https://www.google.dk/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwj_6tiK6oPMAhXEYJoKHAM8DTEQFggaMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.kraka.org%2Fanalyse%2Fingen_effekt_af_motorveje_paa_lokal_befolkningsvaekst_i_landomraaderne&usq=AFQjCNGR8elivoxzQISyl9h9uxZzvaVHKQ&sig2=yNX2Ode7W0uC_GEX3r0HkQ&bvm=bv.119028448,d.bGs)

Det er selvfølgelig godt endnu engang at få slået fast, at investeringer i motorveje ikke bidrager til beskæftigelse og vækst i udkantsområderne, sådan som de fleste politikere, skråsikre erhvervsspidser, og havnedirektører i utilsløret lobbyistærinde m.fl. har for vane at proklamere.

### **”Transportpolitik og klimapåvirkning”, artikel bragt i Trafik & Veje nr. 1 2016**

Efter forgæves forsøg med at få artiklen ”Transportpolitik og klimapåvirkning” bragt i dagspressen (Politiken og Information) lykkedes det Kjeld A. Larsen at få den optaget i transporttidsskriftet Trafik & Veje. Artiklens underrubriker ”At blive duks ved at klatre over hvor gærdet er lavest hjælper ikke på klimaets tilstand. Man får hvad man beder om, bl.a. betinget af vækstparadigme og valg af personer til rådsarbejdet” peger



primært på en kritik af de beregningsmetoder og planmål, som anvendes i den danske klimapolitik. Ved at anvende et forbrugsbaseret klimaregnskab frem for det gængse produktionsbaserede ville vi få et mere realistisk billede af det fodaftryk, som den danske befolkning sætter på kloden via sine aktiviteter. Ved at anvende måleenheden transporterede km frem for ture i sin overordnede målsætning for transportformerne (min. 1/3 cykler, min. 1/3 kollektiv transport og max. 1/3 biler) ville Københavns Kommune opnå en større skarphed på transportområdet, som udgør den største forhindring i bestræbelserne for at opnå kommunens overordnede klimamål.

### **”Rådet for bæredygtig trafik: En kunstig klimaduks hjælper ikke miljøet”**

I en kortere artikel i Altinget Transport den 10. december 2015 sætter Kjeld vækstparadigmet som ramme for både den forrige og nuværende regerings trafikpolitik til debat: Jo mere (bil)infrastruktur, jo mere trafik, desto mere udvikling, produktion og værdiskabelse. Det samme vækstparadigme er ført over i Klimarådets udredningsarbejde for transport ved endnu engang at udpege Niels Buus Kristensen, daværende direktør for DTU Transport, tidligere medlem af Trængselskommissionen og Klimakommissionen, som transportens repræsentant.

### **Klimarådets første rapport: ”Omstilling med omtanke”**

I slutningen af 2014 udpegede klimaminister Rasmus Helveg Petersen professor i økonomi Peter Birch Sørensen til formand for det nyoprettede Klimaråd, og i februar udpegede han Klimarådets øvrige seks såkaldte klimavismænd: professor og tidligere formand for Klimakommissionen Katherine Richardson, institutdirektør ved Institut for Transport Niels Buus Kristensen, professor ved Institut for Fødevarer- og Ressourceøkonomi ved KU Jette Bredahl Jacobsen, professor i energiøkonomi ved DTU-Risø Poul Erik Morthorst, seniorforsker ved Institut for Miljøvidenskab ved Aarhus Universitet Pia Frederiksen og rigsstatistiker hos Danmarks Statistik Jørgen Elmeskov. Ud af de syv medlemmer er de tre økonomer, én er cand. polit., og tre har en naturvidenskabelig baggrund. Kritikere fokuserede på denne overvægt af økonomer så vel som mangel på folk med viden om energisystemets opbygning og funktion. Set ud fra en transport bæredygtighedssynsvinkel er udpegningen af Niels Buus Kristensen, nu tidligere institutdirektør, ret katastrofal.

Klimarådets første rapport ”Omstilling med omtanke. Status og udfordringer for dansk klimapolitik” udkom og blev præsenteret af Klimarådets formand Peter Birch Sørensen november 2015.

Den på mange måder sobre rapport er som forventet ikke særlig skarp på transportområdet, men en ny rapport med fokus på transport alene er bebudet. Rapporten slår fast, at Danmark for at overholde sin forpligtelse i forhold til EU's 2030 målsætning som minimum skal reducere sin CO<sub>2</sub>-udledning fra transporten med 28 pct. i forhold til udledningen i 2013, samtidig med at der forventes en stigning i efterspørgslen efter transportydelser på over 10 pct. i perioden frem mod 2030. Så faktisk burde den danske regering have travlt. Der peges alene på bæredygtige drivmidler for at komme i mål:

”Hvis Danmarks klimapolitiske målsætninger skal overholdes, må der altså påbegyndes en gradvis udfasning af fossile brændstoffer allerede frem mod 2030 og en tilhørende overgang til vedvarende energi i transporten startende med den lette vejtransport. På kort sigt kan en mere effektiv udnyttelse af de fossile brændstoffer ganske vist bidrage væsentligt til opfyldelse af målene, men i et længere perspektiv kan målene kun nås ved en overgang til nye drivmidler. Klimarådet peger i den forbindelse på følgende indsatsområder inden for transportsektoren, som uddybes nærmere i det følgende:

- Mere effektiv brug af fossilt brændstof gennem forbedret brændstoføkonomi
- Udvikling og indfasning af bæredygtige drivmidler
- Stabile rammebetingelser der understøtter omstillingen til alternative drivmidler”.

### **Deltagelse i temamødet ”Måling af partikler fra forbrændingsmotorer”**

IGAS (Interessegruppe for Gasanalyse) og Transportens Innovationsnetværk afholdt den 18. november 2015 et temamøde ”Måling af partikler fra forbrændingsmotorer” hos Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø på Lersø Parkallé 105. På det meget teknisk betonedede møde blev der præsenteret eksempler på måling af partikler fra forbrændingsmotorer i biler, skibe og fly. Fra RBT deltog Hanne Dalhoff Knudsen og

Kjeld A. Larsen. På et spørgsmål fra Kjeld om eventuelt kendskab til partikelmåling inde i flykabiner var det forskernes opfattelse, at sådanne ikke var foretaget.

Siden hen er forureningsproblematikken i fly kommet på dagsordenen i forbindelse med to tilfælde af forgiftning under flyvning. Det seneste tilfælde fremgår af en artikel af Thomas Djursing i Ingeniøren den 2. februar 2016: **"Uforklarlig "sygdom" spredte sig om bord på passagerfly"**. I underrubrikken uddybes: "En Boeing 777-300 fra American Airlines måtte vende om, da passagerer og besætning pludselig blev syge ud for Island. Myndighederne er i vildrede over, hvorfor passagerer og personale på AA 109 pludselig kastede op og besvimede. Nu vokser debatten om giftig kabineluft."

### **Deltagelse i Miljøstrategisk Årsmøde 2015 på Aalborg Universitet København**

I indbydelsen til Miljøstrategisk Årsmøde 2015 stod følgende om formålet med årsmødet:

"I 2014 tog en kreds af forskere, konsulenter, rådgivere m.fl. fra en række universiteter og organisationer initiativ til at skabe Miljøstrategisk Årsmøde som et forum, hvor man mødes og deler erfaringer under overskriften "På vej mod et mere bæredygtigt Danmark?". En væsentlig anledning til initiativet er, at den offentlige debat om bæredygtig udvikling ofte kun fokuserer på økonomiske vurderinger og ikke inddrager de mange andre former for viden og erfaringer om bæredygtig omstilling fra forskning, udvikling, eksperimenter m.m. rundt omkring i Danmark. Formålet med initiativet er at skabe Miljøstrategisk Årsmøde som en institution, der sikrer en fremadrettet diskussion om bæredygtig omstilling i Danmark på tværs af fagligheder og organisatoriske tilhørsforhold ved hjælp af et Årsmøde og en Årsrapport. I Miljøstrategisk Årsrapport publiceres oplæg og diskussioner fra Årsmødet."

Det meget fornemt tilrettelagte årsmøde, med Michael Søgaard Jørgensen som hoveddrivkraft, havde fire overordnede temaer på programmet: "Hvor står Danmark bæredygtighedsmæssigt? Hvad er erfaringerne fra de seneste analyser, virkemidler og eksperimenter? Hvad kunne være næste skridt? Hvem kunne gøre hvad for at fremme bæredygtig omstilling?" Fra RBT deltog Ivan Lund Pedersen, Jens Junghans, Keld Simonsen og Kjeld A. Larsen. I løbet af de to dage afvikledes 10 forskellige parallelle sessioner, heriblandt sessionen Samfundsøkonomiske vurderinger og grøn omstilling" og "Bæredygtig mobilitet". Kjeld var inviteret til at komme med et oplæg på sidstnævnte session. Som vanligt var muligheden for at netværke en central del af årsmødet. Eksempelvis skabte vi kontakt til Jens Stissing Jensen, som arbejder med samfundsøkonomiske modeller på Aalborg Universitet, og med Anne Katrine Harders fra Green Building Council Denmark, som har skrevet ph.d. om parkeringspolitik i Carlsberg-byen. RBT skal absolut deltage i kommende årsmøder.

### **Fremlæggelse af Energistyrelsens "Danmarks Energi- og Klimafremskrivning 2015"**

Energistyrelsen fremlagde den 20. januar 2015 for anden gang en basisfremskrivning "Danmarks Energi- og Klimafremskrivning 2015", en fremskrivning som skal foretages årligt. På vegne af RBT deltog Kjeld A. Larsen. Princippet i en basisfremskrivning er, at man alene inkluderer energiforbrug og klimagasudslip fra eksisterende og allerede besluttede aktiviteter. For anden gang er landstrafikmodellen anvendt i en statslig energianalyse. I fremskrivningen forventes en relativ stigning i transportens andel af det samlede drivhusgasudslip fra 14 % i 1990, over 22 % i 2013 til 29 % i 2020. Sammenlignet med fremskrivningen fra 2014 var transportens fremskrevne andel for 2020 forhøjet med 3 %. Elbiler forventes ikke at spille nogen væsentlig rolle i 2020.

En rundsendt kommentar fra Kjeld efter mødet i Energistyrelsen havde følgende ordlyd:

"Jeg deltog som planlagt i Energistyrelsens fremlæggelse af styrelsens "Energi- og klimafremskrivning 2015" denne eftermiddag.

Interessant som sidste år. Specielt Jørgen Henningsen og jeg selv stillede en række spørgsmål til redegørelsen metodik. Jeg skal blot pege på fire væsentlige spørgsmål. som jeg mener vi som NGO og Netværk bør forholde os til.

1. Biomasse indgår fortsat som 100 % CO<sub>2</sub>-neutralt energibrændstof. Energistyrelsen er jo godt klar over problematikken og skal have et skub via FT til at foretage alternative beregninger.
2. Jørgen Henningsen fremførte, at det er ærgerligt at interessen i offentligheden hovedsagelig har kredset om de 40 % reduktion i 2020 i forhold til basisåret 1990, men ingen har kommenteret, at der faktisk ikke ser

ud til at ske nogen væsentlig reduktion fra 2020 til 2025, og det er en væsentlig grund til, at DK nu bør stramme sig an. Investeringer i VE tager sin tid, før de slår igennem i den virkelige verden.

3. Jeg påpegede den manglende parallelitet i de tre balancer, BNP, energiforbrug og drivhusgasudslip, hvorfor det er umuligt at tage begrebet afkobling alvorligt, da de tre størrelser omfatter forskellige bestanddele. Måske er denne problematik årsag til, at ordet afkobling nu ikke ses længere i hovedrapporten?

4. Endelig rejste jeg spørgsmålet om de to forskellige metoder til beregning af drivhusgasudslip på: den produktions- kontra den forbrugsbaserede. Baggrunden bag spørgsmålet er, at vi via FT skal få beordret Energistyrelsen til parallelt at få iværksat en beregning af det forbrugsbaserede klimaregnskab, så DK kan opnå en kompetence, som nu blot nogle få udenlandske organisationer besidder. Og selvfølgelig gøre opmærksom på, at DK faktisk ikke har reduceret sit drivhusgasudslip, såfremt den forbrugsbaserede målestok anvendes.”

### **Fortsættelse af møderækken med partiernes transportordførere**

Efter afholdelse af folketingsvalget juni 2015 genoptog RBT sin møderække med partiernes transportordførere. Et første møde fandt sted den 17. august med transportordfører Christian Poll for det nyindvalgte parti Alternativet. Fra RBT deltog Niels Wellendorf, Ivan Lund Pedersen, Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen. Det timelange dialogmøde gav udtryk for sammenfaldende grundsynspunkter og forventninger om at kunne yde bidrag til Alternativets transportpolitik.

Det har været forbundet med vanskeligheder at få etableret et tilsvarende møde med transportordfører Rasmus Prehn fra Socialdemokraterne.

### **Møde med forfatterne til ”Magtelite” vedrørende transportens magtelite**

Sociologerne Christoph Ellersgaard og Anton Grau Larsen udgav i samarbejde med journalisten Markus Bernsen i 2015 magtudredningsrapporten ”Magtelite. Hvordan 423 danskere styrer landet” på Politikens Forlag. Da den yderst interessante rapport, som blev diskuteret vidt og bredt og fik megen ros, ikke havde opfanget, hvem der i Danmark trækker i beslutningstrådene vedrørende transporten, besluttede Rådet at drøfte med forfatterne muligheden for at lave en sådan analyse af trafikmafiaen. Et møde fandt sted den 30. juni 2015 mellem en række rådsmedlemmer og forfatterne tillige med Magnus Skovrind Pedersen fra analysebureauet Analyse & Tal på analysebureauets adresse Godthåbsvej 26 B. Mødet havde karakter af gensidig introduktion, drøftelse af magtkoncentrationen inden for transportverdenen og forventninger til et eventuelt samarbejde. Et første udspil skulle komme fra Analyse & Tal, men et sådant kom aldrig, primært fordi Analyse & Tal havde kommercielle forventninger til projektet, hvorfor vort initiativ løb ud i sandet.

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

På initiativ fra Gunnar Boye Olesen fra Vedvarende Energi etableredes over sommeren 2015 et nyt NGO-transportssamarbejde ”Netværket for bæredygtig transport”, som p.t. omfatter følgende syv organisationer: Vedvarende Energi, RBT, NOAH trafik, Cyklistforbundet, Jyder mod overflødige motorveje, Danmarks Naturfredningsforening og Klimabevægelsen i Danmark. Netværket afholdt sit første fysiske møde den 12. august 2015 hos VE-København i Kompagnistræde 22 B, endnu et fysisk møde i København den 13. januar og derudover en række skype-møder gennem det forløbne 2/3 år.

Netværket har drøftet en række fælles temaer, med hovedoverskriften bæredygtige transportformer, heriblandt international togtrafik, ubæredygtig flytrafik, samfundsøkonomiske beregninger for transport, bilbeskatning, billetpriser i kollektiv trafik, organisation af den kollektive trafik, transport til yderområder, fremme af cyklisme og cykelmedbringning i offentlig transport. På det sidstnævnte fysiske møde holdt Jens Stissing Jensen fra Aalborg Universitet et oplæg om samfundsøkonomi i transporten.

Netværket har besluttet at anmode om møde med en række transportordførere fra de partier, som vi omfatter som mulige samtalepartnere i anstrengelserne for at bringe os nærmere en bæredygtig transportpolitik, og vi har i den forbindelse udarbejdet en skrivelse omfattende følgende syv punkter: Klimamålsætning for 2020 og 2025, 10 % VE i transporten, bilafgifter, større og større misforhold mellem taksterne i den kollektive trafik og bilkørsel, internationale togforbindelser, fremme af cykeltransport og

cykelmedtagning i togtrafikken. Netværket har afholdt møder med følgende transportpolitikere: Christian Poll og Nikolaj Amstrup fra Alternativet (den 1. marts), Andreas Steenberg fra RV, Kim Christiansen fra DF (begge den 16. marts) og Karsten Hønge fra SF den 6. april. Netværket har tillige den 5. april 2016 haft et meget åbent og frugtbart møde med Jan Wildau fra DB Schenker, som nu er omdøbt til DB Cargo Scandinavia, om mulighederne for at få mere gods flyttet fra vej til bane.

Det har vist sig særdeles vanskeligt at finde oplægsholdere til en planlagt temakonference om trafik til og fra "udkanten", så det forbliver et svært hængeparti.

Fire repræsentanter fra netværkets organisationer Gunnar Boye Olesen fra VE, Thomas Meinert Larsen fra Klimabevægelsen, Kjeld A. Larsen fra RBT og Palle Bendtsen fra NOAH fik optaget en debatartikel i Information den 5. marts 2016 om flytrafikkens skadelige indflydelse på klimaet: "**Flyene skygger for de gode klimaudsigter**", med følgende underrubrik: "Vores klima betaler prisen for den voldsomme flytrafik. Derfor har vi brug for bevidste forbrugere og politikere, der tør gå imod flybranchens omfattende lobbyindsats".

Endnu en artikel i form af kronik af Gunnar og Thomas i Ingeniøren den 17. marts 2016: "**Manglende regulering hindrer klimavenlige fly**" blev en af de mest debatterede artikler i Ingeniøren.

### "Stationsbyer i dag"

I forbindelse med bestræbelserne for at finde oplægsholdere til **en temakonference om bæredygtig trafik til og fra "udkanten"** nærlæstes en mulig relevant forskningsrapport af Kjeld i juleferien 2015, og følgende noget nedslående karakteristik blev rundsendt til medlemmer af Netværket for bæredygtig transport og RBT:

"Jeg har i denne juleferie haft den store fornøjelse at læse publikationen "Stationsbyer i dag", redigeret af Niels Boje Groth og Christian Fertner og finansieret og udgivet af Realdania, som altid sober forskning med progressivt tilsnit, når Realdania er bidragsyder.

Værket handler om de ca. 400 stationsbyer, som DK blev forsynet med i perioden 1880-1940, men hvor hovedparten i dag ikke er bestykket med en jernbane. Mange af dem har oplevet en befolkningsmæssig stabilitet og en hel del endda en befolkningsmæssig fremgang, men som titlen måske kunne få én til at tro, så har denne udvikling desværre intet med den fortsat eksisterende jernbane at gøre. Udviklingen er foregået enten som en pendlerbosætning, hvor bilejende familier har fået mulighed for at finde en forholdsvis billig bolig og tilmed nærmere adgang til natur, eller som oplandsbosætning for specielt ældre medborgere, som har forladt de udsigtsløse landsbysamfund. Udviklingen i stationsbyerne er foregået i nye centre ved indfaldsvejene i samklang med opførsel af specielt supermarkeds kæder og nye sportshaller og kulturtilbud, dvs. et stykke fra den gamle stationsnære hovedgade, som nu står tom for aktiviteter. Planlæggerne ser kun en udvej: hullerne i gadebilledet skal udfyldes af boliger i stedet for værksteder og serviceaktiviteter.

Alt i alt en lidt trist historie set ud fra et bæredygtighedsprincip. Der er ingen analyse af, om den eksisterende jernbane betyder noget for lokalsamfundet, sammenlignet med de stationsbyer, hvor jernbanen er nedlagt. Eller kunne komme til at betyde noget i en fremtidig mere bæredygtig vision. Forskningsprojektet tænker alene den bilbaserede livsform som den eneste mulighed. Men kunne man ikke tænke mere visionært, hvor kollektiv trafik, cyklisme og gang kunne bidrage til at revitalisere de gamle bygader, som så skulle have et nyt indhold. Måske kunne nogle af stationsbyerne endog blive udgangspunkt for nye asylboeres aktiviteter?"

Bogen indeholder en interessant gennemgang af seks stationsbyer forskellige steder i Danmark, bl.a. Holeby og Hurup Thy.

Jeg vil konfrontere forfatterne med denne problemstilling efter juleferien og høre, om de eventuelt kunne bidrage som oplægsholdere på vor planlagte workshop."

[https://www.google.dk/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwji4NLd9IXKAhXFCywkHQ5bCBIQFggdMAA&url=https%3A%2F%2Frealдания.dk%2Fsamlet-projektliste%2Fstationsbyer-i-dag&usg=AFQjCNHo-RrtYYLO2c7ILDlaluDq\\_h9Q&sig2=tD8D-RnIV2pNVcdX3LG2mQ&bvm=bv.110151844,d.bGg](https://www.google.dk/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwji4NLd9IXKAhXFCywkHQ5bCBIQFggdMAA&url=https%3A%2F%2Frealдания.dk%2Fsamlet-projektliste%2Fstationsbyer-i-dag&usg=AFQjCNHo-RrtYYLO2c7ILDlaluDq_h9Q&sig2=tD8D-RnIV2pNVcdX3LG2mQ&bvm=bv.110151844,d.bGg)

## Høringsvar vedrørende Udkast til lov om ændring af færdselsloven

Regeringen har fremsat lovforslag om at ændre færdselsloven, således at 17-årige - som forsøgsordning - kan få kørekort. De 17-årige må dog ikke køre alene, men skal køre sammen med en bilist, der er over 30 år og har haft kørekort i mindst 10 år. Ledsageren skal ikke godkendes af de relevante myndigheder. Tillige vil man nedsætte aldersgrænsen for kørsel på lille knallert fra 16 til 15 år.

Forslagene har tidligere været fremsat af de samme partier under den tidligere regering. Forslagene blev afvist af et flertal. Forslagene har været til høring, og RBT ved Bente Hessellund Andersen sammen med NOAH-Trafik ved Ivan Lund Pedersen har den 11. marts 2016 indsendt høringssvar, der tager afstand fra begge forslag.

Lovforslaget modvirker alle bestræbelser for en mere bæredygtig og sikker trafikudvikling. Forslaget understøtter alene det politiske ønske om fremme af en større afhængighed af bilkørsel og knallertkørsel. Jo tidligere unge mennesker tilbydes at blive motoriseret, jo tidligere vil der være risiko for, at de tager imod tilbuddet, og dermed aldrig vænner sig til fortsat at bruge den kollektive trafik og cyklen.

Lovforslaget har konsekvenser for miljø, klima og trængsel, men det har i høj grad også konsekvenser for folkesundheden. For eksempel er omkring hver fjerde ung overvægtig allerede i 15-års alderen (og tallet er relativt højere for drenge end for piger). Det er et helt forkert signal at give til unge mennesker, at de absolut skal sikres mulighed for at bevæge sig med bil eller knallert. Det er ikke skub i den retning, der vil forbedre sundhed og kondition.

Unge bilister er involveret i langt flere ulykker end andre aldersgrupper. Færdsel-sikkerhedskommissionen beskriver i sin nationale handlingsplan 2013 – 2020 "*Hver ulykke er en for meget – et fælles ansvar*" situationen sådan for bilister fra 18 til 24 år:

"Det er en vedvarende udfordring at arbejde for færre dræbte og tilskadekomne unge bilister. Den nyere hjerneforskning viser, at især unge mænd ikke er tilstrækkelig mentalt udviklet til at forstå alle risici i trafikken. Herudover spiller manglende indsigt og viden samt sociale og kulturelle normer ind, som tilsammen kan have en skadelig indvirkning på trafiksikkerheden."

Selvom forslaget indebærer, at man – efter erhvervelse af kørekort – indtil det fyldte 18. år kun må køre sammen med en person over 30 år, der har haft kørekort i 10 år, kan dette ikke automatisk kompensere for den 17-åriges aldersbetingede manglende mentale evne til at forstå og agere efter alle risici.

Det kan derfor efter vores mening være på sin plads at skærpe kravene til erhvervelse af kørekort. Denne ekstra undervisning skal naturligvis ligge hos professionelle kørelærere.

Vi har derfor foreslået, at man fastholder den nugældende aldersgrænse for erhvervelse af kørekort, men indfører et krav om, at den unge f.eks. i det første halve år efter at have bestået en køreprøve ikke må køre uden at have en ledsager, der opfylder de krav, som dette lovforslag stiller – dog udvidet med, at den pågældende person skal godkendes af de relevante myndigheder.

Lovforslaget indebærer som nævnt også, at en lille knallert, som lovligt kan føres med op til 30 kilometer i timen, tillades kørt af 15-årige, hvor grænsen i dag er 16 år.

Trafikforsker Niels Agerholm, Aalborg Universitet, advarede i juni 2015 til Ritzau mod ændringen, da Venstre under valgkampen foreslog en lavere aldersgrænse for knallertkørsel.

"Vi ved, at det gav en fantastisk nedsættelse af antallet af tilskadekomne og dræbte knallertkørere, da vi hævede aldersgrænsen fra 15 til 16 år, så det er noget bras rent trafiksikkerhedsmæssigt", siger forskeren. "Evnen til at forudse konsekvenser af ens handlinger udvikles ret sent (...) Man plejer at sige, at det er mellem 25 og 30 gange så farligt at køre på knallert som at køre i bil, og hvis man dertil lægger at førerne bliver yngre, så sker der virkelig noget med deres risiko i forhold til, hvis de bliver kørt af deres forældre". Han påpegede også, at "unge chauffører har en tendens til at køre for hurtigt og for risikobetonet".

Vi mener, at det er meningsløst at forøge risikoen for ulykker. Derfor har vi også taget afstand fra forslaget i vores høringssvar.

Regeringens forslag har dog desværre et flertal i Folketinget bestående af regeringen, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Konservative. Derfor bliver det desværre nok gennemført.

## **Cyklisme og cykelmedtagning i kollektiv trafik**

### **Aftale om "Cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområderne" maj 2015**

Som en sidste delaftale af det alternative flertals "Aftale om bedre og billigere kollektiv trafik", indgået 13. juni 2012 mellem den daværende trepartsregering (S, SF og RV), Dansk Folkeparti og Enhedslisten, indgik partierne den 22. maj 2015 aftalen "Cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområderne". Aftalen omfattede bl.a. en udmøntning af en Pulje til busfremkommelighed på 50,6 mio.kr., udmøntning af en Pulje til supercykelstier og cykelparkering på 142,9 mio. kr. og endelig udmøntning af Pulje til forbedring af kollektiv trafik i yderområderne på 35,4 mio. kr. – alt i alt beskedne, men velkomne, beløb inden for flerårige puljer.

### **Kommunal opfordring til at bevare en statslig cykelpulje**

En række større kommuner, nemlig Esbjerg, Aarhus, Aalborg og København, gik i brechen for at opretholde den statslige støtte til cyklismen i form af en cykelpulje i et fælles oplæg i Altinget den 28. januar "Kommuner: Det er tosset at skrotte cykelpuljen", og KL og Cyklistforbundet henvendte sig i fællesskab til offentligheden den 3. februar 2016 med samme besked: "KL og Cyklistforbundet: Bevar en statslig cykelpulje".

### **Hvordan får vi flere op på elcyklerne?**

Med støtte fra Trafikstyrelsen har Det Økologiske Råd gennemført en spørgeundersøgelse med 1.400 respondenter blandt gigtpatienter, astma- og lungepatienter, ældre og personer med lang transportafstand, og efterfølgende har personer fra disse grupper testet en elcykel gennem otte måneder. Den 25. august 2015 afholdt Københavns Kommune og DØR et offentligt møde om de delvis positive erfaringer med at få repræsentanter fra omtalte grupper til at udskifte bilen med en elcykel. Fra RBT deltog Kjeld A. Larsen.

### **RBT's arbejde med cyklistfremme**

#### **Gratis cykelmedtagning i offentlig transport**

Vi har arbejdet med at gøre cykelmedtagning gratis primært i regionaltogene for at bygge på de gode trafikmæssige og økonomiske erfaringer fra S-togene og regionaltogene i Nordsjælland. Det har her vist sig, at tab ved de gratis cykelbilletter langt opvejes af ekstra indtægter på personbefordringen. Det er især rådsmedlemmerne Keld Simonsen og Niels Wellendorf, der har arbejdet på sagen. Vi har kortlagt situationen for gratis cykelmedtagning hos DSB og i regionerne og konkluderet, at det er svært at gøre noget med DSB pga. besparelser, og at IC3/IR4-togene er dårligt egnede til cykelmedtagning. Men i regionerne kan regionsrådene via trafikbestillingen ved at betale for evt. tab på gratis cykelbilletter nok få gennemført ordningen med stor trafikmæssig og økonomisk gevinst. Omkring 30 aktører i DSB, Transport- og Byggestyrelsen, regionsrådene og på universiteterne er blevet kontaktet, og det ser ud til, at forslag om gratis cykelmedtagning vil blive fremsat i nogle af regionsrådene.

### **Cykelpolitik og cyklistadfærd**

Vi har arbejdet med politik omkring cykler, og det er fortrinsvis rådsmedlemmerne Keld Simonsen og Niels Wellendorf, som har stået for dette. Rådet støtter cykling som bæredygtig transportform, også i kombination med andre bæredygtige transportformer. Cyklen har en række fordele: den er hurtig, klimavenlig, miljøvenlig, billig, sund og kræver kun lidt plads. I byerne er cyklen oftest hurtigere end både biler og offentlig transport, og på længere strækninger kan cyklen sammen med offentlige transportmidler være hurtigere end biler. Vi har også behandlet de mange eksempler på dårlig cyklistadfærd. Vi mener, at meget kan løses ved at tage hensyn til hinanden og med bedre forhold for cyklisterne, herunder mere plads.

### **Jernbanepolitik**

#### **Tølløsebanen**

Rådet har været aktivt involveret i kampagnen for at bevare Tølløsebanen. Omdrejningspunktet i kampagnen har det seneste års tid været hastighedsnedsættelsen på delstrækket mellem Høng og Ruds-



Vedby, hvor sporet er i en meget dårlig forfatning, og ophøret af togkørsel på samme strækning fra og med den 18. januar 2016. Lukningen af banen mellem Høng og Ruds-Vedby betød, at passagererne nu må stige om til togbusser i Skellebjerg for at blive transporteret til Slagelse ad landevejen. Og stå på togbussen i Slagelse for at komme med toget fra Skellebjerg. Der har været enorm debat om og vrede over denne delvise banelukning. For hvordan kunne det komme så vidt? Hvorfor greb Regionen ikke ind i tide, hvorfor frigav man ikke de penge, som allerede står på en konto, og som er øremærket skinneudskiftning? Konkret begrundede regionsrådsformand Jens Stenbæk (V) sin og regionsrådsflertallets vægring ved at frigive sporrenoveringsmidlerne med den manglende afklaring af de kommende års finansieringssituation for Tølløsebanen og for privatbanerne/lokalbanerne generelt. Det fik et af de folketingsmedlemmer, som har fulgt banesagen tæt og kæmpet for Tølløsebanens fortsatte eksistens, Rasmus Horn Langhoff (A), til at tale med store bogstaver til regionsrådsformand Jens Stenbæk. For hvorfor denne unødigt stejle holdning fra Jens Stenbæks side, hvorfor ikke blot sætte sporarbejdet i gang, hvorfor denne gidseltagning af banen? For os, som har fulgt kampen om Tølløsebanen på nærmeste hold, virker det som om, at de fleste regionsrådsmedlemmer inderst inde er ret ligeglade med denne lokalbane. Tavse har de i hvert fald været udadtil; det er meget sjældent man ser indlæg i aviserne om banen fra dem. De, som er synlige i medierne, er den stærke regionsrådsformand Jens Stenbæk og formanden for Regionens udvalg for klima, ressourcer, trafik og infrastruktur Peter Jacobsen (DF).

Faktum er, at Tølløsebanens brugere blev ladt i stikken, dem er hovedparten af Regionsrådets medlemmer åbenbart lige glade med. De fik længere rejsetid, idet de jo skal skifte til togbusser i Skellebjerg. Men måske tæller pendlere, ældre uden bilejerskab, skoleelever og studerende ikke så meget som målgruppe for mange af Regionens folkevalgte? Måske har de, som kører i audier og er ressourcestærke, større bevågenhed?

”Bevar Tølløsebanen” gennemførte i januar 2016 en underskriftskampagne for frigivelsen af midler til udskiftningen af de 8 km forældede og stærkt nedslidte spor mellem Ruds Vedby og Høng. Kampagnen rettede sig mod lokale erhvervsråd, udviklingsråd, erhvervsvirksomheder, uddannelsesinstitutioner, skoler og andre institutioner i Tølløsebanens stationsbyer og betjeningsområder. Langt de fleste af dem, som vi henvendte os til, skrev under. Rådets næstformand deltog aktivt i planlægningen og gennemførelsen af underskriftsindsamlingen.

Heldigvis kom der hul igennem, idet regering og folketing greb ind – flere medlemmer i Folketingets transportudvalg havde forinden presset på, deriblandt Kim Christiansen, Eva Flyvholm og Rasmus Horn Langhoff. I slutningen af januar 2016 vedtog regeringen således at fastholde de nuværende fordelingsnøgler for bloktilskud og investeringstilskud til regionernes lokalbaner – også efter 2016. Der blev derigennem skabt den fornødne klarhed og ro om det tilskudsmæssige grundlag for fortsat drift af Tølløsebanen. Den afklaring, som regionsrådsformand Jens Stenbæk og regionsrådsflertallet i Region Sjælland så vedholdende havde efterlyst, var dermed sikret.

Regionsrådet vedtog på sit møde den 17. marts møde d.å. efter Forretningsudvalgets anbefaling at igangsætte sporrenoveringsprojektet, og dermed tegner der sig efter alt at dømmes lysere tider for Tølløsebanen. Det er vi rigtig mange, der håber. Men Rådet har rettet et permanent vagtsomt blik mod specielt regionsrådsformandens gøren og laden i denne sag. For som deltager i konferencen ”Fremtidens trafikale infrastruktur og kollektive trafik i Region Sjælland” på Sørup Herregaard den 12. februar 2016 kunne man godt komme lidt i tvivl om Jens Stenbæks indstilling til strækningfornyelsen på Tølløsebanen. Stenbæk brugte nemlig oplægget om ”Den kollektive trafik i Region Sjælland” til at luften sin udtalte skepsis over for Tølløsebanen. Faktisk beklagede han nærmest regeringen og Folketingets indgriben. Og han lod skinne igennem, at regeringens og folketingspolitikernes initiativ dermed hindrer omstilling til den busdrift, som Stenbæk er så varm tilhænger af, og som i hans optik burde afløse Tølløsebanens togdrift.

RBT udsendte den 16. marts en pressemeddelelse, hvori vi kritiserede Stenbæk.

### **Arbejdet for at opretholde Grindstedbanen**

Region Syddanmark iværksatte i starten af 2015 et såkaldt analysearbejde af bl.a. en bane fra Billund Lufthavn til Esbjerg. Det viste sig dog at fuse ud i ingenting, idet Region Syddanmark i maj 2015 nøjedes med at fremføre sine ønsker til den kommende togtrafik afledt af bl.a. Togfonden DK. Det præciseres, at

regionens ønsker ikke omfatter udbygningen af banenettet, og Grindstedbanen er således ikke nævnt med et ord. Facebookgruppen "Grindstedbanens Venner" er i konsekvens heraf nedlagt med udgangen af 2015."

### Godstrafikken kører ikke på skinner

Det går ikke godt for godstrafikken på jernbane i Danmark når man ser bort fra transittrafikken, som så også gør at vi slipper for en stor mængde transitlastbiler på vejene.

#### Seminarer/konferencer

Det er der nu ved at være flere der vil gøre noget ved. Således var der i efteråret hele to seminarer/konferencer om emnet.

Det første var et miniseminar afholdt af NJS og IDA Rail den 2. november 2015 i Ingeniørforeningen. Her deltog fra Rådet bl.a. Niels Wellendorf.

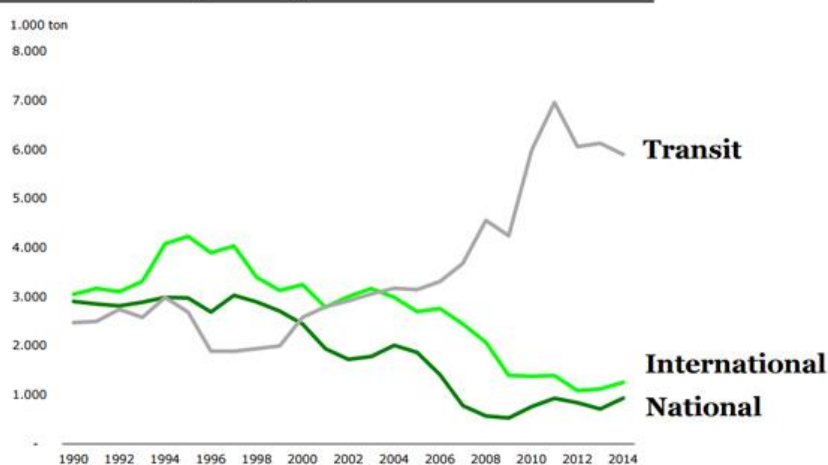
Det var anden gang disse foreninger afholdt et sådant godsseminar, og det er planen at gøre det hvert andet år. Se indlæggene fra seminaret her: <http://www.njsforum.com/page-28>

Det andet var en konference afholdt af den nye brancheforening Dansk Banegods og TØF den 20. november 2015 på Christiansborg. Her deltog fra Rådet Ole Iskov, Leif Kajberg, Poul Kattler og Niels Wellendorf. Se indlæggene fra seminaret her:

[http://www.toef.dk/index.php?pageid=13&conference\\_action=readmore&conference\\_id=338](http://www.toef.dk/index.php?pageid=13&conference_action=readmore&conference_id=338)

Rådets deltagere skrev efterfølgende en artikel til Dansk Jernbaneklubs blad Jernbanen om konferencen i form af et udvidet referat som Poul Kattler oprindeligt havde skrevet. Artiklen kan ses på vores hjemmeside. Faktum er, at alt, alt for meget gods i Danmark i dag kører på gummihjul. Kun en forsvindende lille del kører med jernbane, og da DSB Gods i 2001 lukkede, startede en periode, hvor indenlandske godstog nu er reduceret til en detalje. Kun transitgodstog mellem Sverige og Tyskland er vundet frem.

### Jernbanetransport af gods



Kilde: Danmarks Statistik

7

Lastbiler er langt det mest anvendte transportmiddel i den nationale transport med 92 pct. af den samlede godsmængde; 6 pct. blev transporteret med fragtskib og under 1 pct. med tog.

### Dansk Banegods

Men den sørgelige situation kan forhåbentlig vendes. Den nystiftede brancheforening, Dansk Banegods, vil i hvert fald søge at sætte skub på godstogene. "Kombinationen af bane og havne udnyttes al for lidt – potentialet er stort" sagde Jan Wildau fra DB Schenker i sin indledning til konferencen om godstransport og skinner/havne, der fandt sted på Christiansborg den 20.11. 2015.

Jan Wildau skød konferencen i gang med følgende spørgsmål: "Vejene er i forvejen overbelastede, og vejtransport giver en unødigt miljøbelastning. Hvorfor giver de offentlige investeringer i skinneadgang til Hirtshals og Esbjerg havne ikke værdi. Hvorfor går det ikke fremad?"

Konferencen sluttede med en meget interessant politisk debat med nogle af de vigtigste politiske aktører fra Folketinget som kan læses i artiklen. Her gengives **Transport- og Bygningsminister Hans Christian Schmidts udtalelser**.

”Det giver god mening at øge andelen af banegodstransport. Staten skal give gode rammevilkår, og branchen skal udfylde disse rammer. Der investeres ret meget. Kombi- terminalerne i Taulov, Padborg og Høje Tåstrup udbygges, og de mindre havneterminaler er oprettet. Væksten i branchen på 25 % siden 2000 skyldes en dominerende transittransport (85% af volumen i dag – næsthøjeste andel i Europa). Svært politisk at forsvare transittrafikken; togene stopper jo ikke i vores land! Dansk banegods er faldet med 60 % siden 2000, og lastbiltrafikken har taget over.

Personligt ønsker jeg at lave et roundtable med folk i sektoren. Måske fylder Kystbanen relativt mere i mit liv end godstransporten i hele Danmark. Hvad temaet angår, så sparker I en åben dør ind. Jeg er generelt interesseret, for lykkes det ikke at få mere over på jernbane og skib, kan vejene ikke følge med, og der står ikke en kø af midler til store vejprojekter. Investeringer i infrastruktur er fantastisk afgørende i en cirkel, der resulterer i vækst og velfærd. Grib de muligheder, der er investeret. Måske ligger der et eller andet, I kan finde, som kan løses og hjælpe jer. Det er ikke nødvendigvis regler, men tit fortolkning af regler (vaner og kultur). Hvor er det i grunden, vi får drøftet, hvad der er godt for helheden for Danmark?”

Ja, det kunne vi i Rådet også godt lide at vide. Så vi følger sagen. Blandt andet ved at flere medlemmer deltager i Dansk Banegods generalforsamling den 4. maj.

### **Andre problemer for gods på bane**

Den nyanlagte havnebane i Esbjerg er endnu ikke taget i brug. Den er for kort, og som i Hirtshals kan der ikke foretages omløb, fordi der mangler et sporskifte i den ene ende.

Endvidere kan der ikke køres direkte fra Esbjerg Station til havnen, således at der må rangeres undervejs, hvilket kræver ekstra mandskab. Den eneste forklaring fra Banedanmark: Der var ikke penge til mere! Forløbet forekommer uprofessionelt og direkte spild af skatteydernes penge.

I Tønder har Banedanmark for nogen tid siden aflåst sporskifterne 05a og 05b, hvilket forhindrer rangering i spor 3, 4 (og 5). Foreløbig er det ”kun” gået ud over Veterantog Vest, som sidste år måtte en ekstra tur til Bredebro for at få ”vendt” toget, men hvad bliver det næste?

Åbenrå Havn har netop taget en ny kran i brug for at kunne håndtere de stigende godsmængder. Den nye havnechef, Henrik Thykjær, har på et seminar i Tønder den 17. juni 2014 udtalt, at en ny jernbanetilslutning til havnen vil være en klar fordel, fordi den vil give havnen en langt større fleksibilitet i forhold til godsbetjening. Han påpegede, at prognoserne for havnens godstransport viser en forøgelse på 50 pct. frem mod 2030. Det er derfor nødvendigt med alternativer i form af jernbane og skibsfart, da kapaciteten på motorvejene i både Danmark og Tyskland langt fra vil kunne slå til. Genetablering af havnebanen fra Åbenrå Station vil dog være for dyr for havnen, ligesom kommunen traditionelt er modstander heraf. Atter et tilfælde af kommunalt ”benspænd”, som Banedanmark burde kunne tackle med henvisning til helheden. I øvrigt bør der fremadrettet nok ikke gives statslige tilskud i form af såkaldte ”havnepakker” til havne uden jernbanetilslutning.

Tønder-Tinglev banens reaktivering har gentagne gange været fremme i de seneste år, uden at Banedanmark har deltaget i debatten. De ovenfor under Åbenrå Havnebane nævnte kapacitetsproblemer på motorvejene vil kombineret med omfattende bro- og vejarbejder i Schleswig-Holstein medføre logistiske udfordringer også for havnen i Hamburg og dermed danske virksomheder nord for grænsen. En genåbning af banen mellem Tønder og Tinglev vil med den større fleksibilitet i nogen grad afhjælpe konsekvenserne heraf, naturligvis sammen med en genåbning af dobbeltsporet mellem Tinglev og Padborg.

Rådet for Bæredygtig Trafik har tidligere uden held i høringsager vedrørende anlæg kritiseret Banedanmark for at kalkulere med for høje og derved prohibitive priser, ligesom man kunne blive beskyldt for i realiteten at drive politik. Årsagen kunne måske ligge i en angst for at overskride budgetterne.

### **Kommentarer til Region Nordjyllands forslag til Regional vækst- og udviklingsstrategi**

Høringssvaret til ”Region Nordjyllands forslag til Regional vækst- og udviklingsstrategi”, udarbejdet af Niels Wellendorf og afsendt til regionen den 26. juni 2015, omfattede en række kommentarer og forslag til

bæredygtig transportudvikling i to hovedafsnit: Et sammenhængende Nordjylland og Mobilitet i Nordjylland". Høringssvaret kan ses via følgende link:

<http://www.baeredygtigtrafik.dk/nyheder/246-region-nordjyllands-forslag-til-regional-vaekst-og-udviklingsstrategi>

## Hovedstadsområdet

### Høringssvar til Region Hovedstadens forslag til Regional vækst- og udviklingsstrategi

I høringssvaret til "Region Hovedstadens forslag til Regional vækst- og udviklingsstrategi", udarbejdet af Niels Wellendorf og afsendt til regionen den 19. juni 2015, bidrager RBT med forslag til bæredygtig transportudvikling inden for fire afsnit: CO<sub>2</sub>-udledning, international tilgængelighed, livskvalitet og sundhed til alle borgere og mobilitet og sammenhæng på tværs af regionen. Høringssvaret kan hentes her:

<http://www.baeredygtigtrafik.dk/nyheder/244-region-hovedstadens-forslag-til-regional-vaekst-og-udviklingsstrategi>

### Bynet 2019 og Movias indsats for at reducere bussernes drivhusgasudslip og forurening

Tilblivelsesprocessen for Bynet 2019, som er en strategi for busdriften i Region Hovedstaden i forbindelse med den forventede åbning af ringmetroen i 2019, ser ud til at være forsinket. Lokaludvalgene i København skulle have deltaget i diskussion af strategien allerede i december 2015, men ser ikke ud til at blive inddraget.

Hvad bæredygtige drivmidler til Movias busser angår, så er tempoet ikke imponerende. Københavns Kommunes klimamålsætning er at introducere CO<sub>2</sub>-neutral kollektiv bustrafik, herunder at få elektrificeret busserne frem mod år 2025. Movia har planlagt at indføre forsøg med indsætning af elbusser på linje 3As rute efter sommeren 2016 tillige med gasdrevne +way busser på linje 5As rute fra april 2017. Kjeld A. Larsen har juli-august 2015 haft en korrespondance med dels Movia og Københavns Kommune ved Centerchef for Byens Udvikling, TMF Brian Hansen om Movias og kommunens busstrategi. Korrespondancen med Johanne Boelskov, områdechef hos Movia for Kontrakter, Drift, Operatører og Kunder, har klargjort, at CO<sub>2</sub>-neutralitet i forbindelse med gasbusser alene relaterer sig til driften, altså ikke til selve fremstillingen af gassen, som både kan være gas fra Nordsøen og gyllebaseret gas. Logikken hos Movia er: jo mere gylle vi anvender til busdrift, desto bedre for miljøet, idet gyllen ellers ville afgive den skadelige drivhusgas methan til atmosfæren. Den fulde cyklus går man ikke op i: at den store gylleproduktion i Danmark er et resultat af import af sojabønner fra Brasilien til en ikke-bæredygtig svineproduktion.

### Metroland kontra letbaneland

Kontroversen omkring hvilken transportform, der skal satses på i den videre udbygning af den kollektive trafik i København, herunder hvor metro og letbane er det mest velegnede alternativ, er fortsat på dagsordenen. Men det er tilhængerne af mere metroudbygning, som har medvind. Eksempelvis optrådte endnu en letbanelinje fra den oprindelige KIK-analyse, M6, i Københavns Kommunes Kommuneplan 2015, og det til trods for, at staten ikke længere medfinansierer metrobyggeri i Københavns Kommune.

### Regeringen trækker støtten til analyse af sammenhængende letbanesystem i hovedstadsregionen

I brev dateret den 14. september 2015 til regionsrådsformand Sophie Hæstorp Andersen meddelte transport- og bygningsminister Hans Chr. Schmidt, at regeringen har valgt at trække støtten til den analyserapport, som blev vedtaget under den forrige regering, og som Region Hovedstaden lige før sommerferien havde indstillet til transportministeriet, at Metroselskabet skulle udarbejde. Tilbagetrækningen begrundedes med den finansielle smalhans:

"Set fra min stol, befinder vi os ikke i en situation, hvor det er hverken ansvarligt eller hensigtsmæssigt at gennemføre analysearbejder for mere end 27,5 mio. skatteyderkroner, når der, jf. regeringsgrundlaget og den gennemgang, den ny regering har foretaget af statens finanser, er begrænset udsigt til at kunne finansiere de projekter, der måtte komme ud af analyserne i den anden ende."

Ja, det er op ad bakke mht. at få etableret et overfladebaseret og sammenhængende kollektivt trafiknet i hovedstadsregionen. Det skal dog tilføjes, at ministeren ikke har noget imod, at der foretages en screening af eksisterende undersøgelser, hvoraf den vægtigste blev foretaget af DTU Transport for netop Region Hovedstaden.

### **Lov om Hovedstadens Letbane forsinkes**

På det seneste har vi været vidne til systematiske forsøg på at undergrave vedtagelsen af en letbane i Hovedstadsområdet, i Ring 3. Kræfter på den borgerlige side af det politiske spektrum – bl.a. Liberal Alliance – har således skabt politisk tvivl om letbaneprojektet. Situationen er den, at Ændringsloven om Ring 3-letbanen er forsinket som følge af stor forvirring om anlægspriserne. Den endelige vedtagelse ved 3. behandling skulle være gennemført den 17/3, men er udskudt på grund af spørgsmål og ændringsforslag. Det er lykkedes et mindretal i Lyngby-Taarbæks byråd at bringe diskussionen om letbanen kontra busløsning på banen i Folketinget ved at mobilisere Liberal Alliance (LA), Dansk Folkeparti (DF) – og De Konservative. Der har i det hele taget været tale om bevidst vildledning og informationsforurening, bl.a. via spredning af oplysninger om mangelfuld anlægsbudgettering. Forhalingsmanøvren er helt uholdbar. Vi må håbe, at de kommunalbestyrelsesmedlemmer og borgmestre, som varmt har støttet projektet og talt om vækst og udvikling stimuleret af den kommende letbane, vil lægge pres på og fortsat agitere aktivt for letbanen og dens betydning.

### **”Transport for Greater Copenhagen”, udarbejdet for RH af konsulentfirmaet Struensee & Co**

Konsulentfirmaet Struensee og & Co, som udfører konsulentarbejde for det offentlige, udarbejdede for Region Hovedstaden en trafikrapport **”Transport for Greater Copenhagen”**. Rapporten, som er dateret den 22. december 2015, men først frigivet i februar 2016, er yderst interessant set ud fra to aspekter: 1/ rapporten fastslår, at der vil være et behov for en udvidelse af den kollektive transportkapacitet, idet antal personkm forudsiges at stige med 66 % frem mod 2027, 2/ rapporten foreslår, at den nyetablerede DOT ordning bør erstattes med oprettelsen af et nyintegreret trafikelskab, hvor de eksisterende trafikelskaber indgår i en enstrenget enhed, i bedste fald et koncernselskab under staten, som også skal have ansvar for anlægsaktiviteter og investering. Dette forslag kræver en folketingsbeslutning. Det er et forslag, som RBT vil diskutere og sandsynligvis kan tilslutte sig.

### **Københavns og Frederiksberg kommuner**

#### **Etablering af Klimapanel i Københavns kommune**

I sine bestræbelser på at implementere målsætningen i kommunens Klimaplan om CO<sub>2</sub>-neutralitet i år 2025 besluttede teknik- og miljøborgmester Morten Kabell at oprette et Klimapanel, der skal rådgive borgmesteren og forvaltningen i forhold til udvikling af indsatserne i Klimaplanen. Panelet skal desuden være med til at profilere København som klimaby overfor danske og internationale parter. Morten Kabell er formand for panelet, der blev udpeget for foreløbig to år. De personligt udpegede medlemmer modtager ikke honorar for at deltage i arbejdet. Panelet skal mødes 4-5 gange om året og drøfte emner indenfor klimaplanens temaer: energiforbrug, energiproduktion, mobilitet samt finansiering og innovation m.m. Det er meningen, at drøftelserne i panelet kan bidrage til debatter og videndeling i partnerskabskredsen Copenhagen Climate Partners og klimaplanens årskonference. Det første møde afholdtes i juni 2015. De otte personligt udpegede medlemmer af panelet er: 1. Professor Katherine Richardson, Københavns Universitet, 2. Direktør Hanne Christensen, Rambøll, 3. Direktør Lars Jannick Johansen, Den Social Investeringsfond, 4. Direktør Anne Grete Holmsgaard, Biorefining Alliance, 5. Bestyrelsesformand Anders Eldrup, Grøn Energi, 6. Direktør Martin Manthorpe, NCC, 7. Direktør Christian Peter Ibsen, Concito, 8. Mobilitetschef Anette Enemark, Movia.

Morten Kabell valgte at se bort fra NGO-deltagelse. Offentligheden har ikke siden hørt om Klimapanelets arbejde, ligesom klimapanelet ikke deltog i klimaplanens årskonference – se nedenfor. På en forespørgsel fra

Kjeld A. Larsen redegjorde Morten Kabell for Klimapanelets hidtidige mødeaktivitet og bekræftede, at Klimapanelet gerne modtager materiale fra omverdenen. Det må vi benytte os af!

### **CPH Climate Solutions Annual Conference**

Københavns Kommunes årlige klimakonference, CPH Climate Solutions Annual Conference, som fandt sted den 5. oktober 2015 i Industriens Hus, har til formål at diskutere initiativer til opfyldelse af kommunens klimaplan 2025 om en bæredygtig by. Teknik- og miljøborgmester Morten Kabell og hans forvaltning står som organisator af konferencen, herunder indbydelse til udenlandske og danske oplægsholdere. Konferencen var primært bygget op omkring to gange fire sessioner med forskellige temaer, henholdsvis formiddag og eftermiddag. Konferencedeltagerne havde på forhånd tilmeldt sig en formiddags- og eftermiddagssession. For RBT deltog Kjeld A. Larsen, som havde tilmeldt sig formiddagens session "Mobility. Tomorrow's big cities" og eftermiddagens session "Carbon neutral in 2015. How to further reduce Copenhagen's carbon emission". På sidstnævnte session præsenterede **Siemens** en interessant rapport "**Evaluation of the Climate Plan 2025**", hvor man på baggrund af et forbrugsbaseret drivhusgasregnskab vurderede mulighederne for at komme i mål på energi-, bolig- og transportområdet i forhold til klimaplanens målsætning om CO<sub>2</sub>-neutralitet. Efter konferencen havde Kjeld en mailudveksling med Trond-Olav Dahl fra Siemens Global Center of Competence Cities om den af Siemens anvendte metode til beregning af et forbrugsbaseret CO<sub>2</sub>-regnskab.

### **Høringssvar til Forslag til Københavns Kommune Kommuneplan 2015**

Høringssvaret "**Høringssvar til Forslag til Københavns Kommune Kommuneplan 2015, herunder den ledsagende Miljøvurdering**" blev udarbejdet af Kjeld A. Larsen og lagt på kommunens høringsportal den 15. oktober 2015. I høringssvaret italesættes bl.a., at kommuneplanforslaget ikke rummer et selvstændigt afsnit vedrørende en vision for trafikafvikling, at der ikke foregår en planmæssig satsning på mere stationsnær lokalisering af fremtidige arbejdspladser på tværs af kommunegrænserne, at den foreslåede forøgelse af parkeringsnormen i C-områder fra 1 p-plads pr. 200 m<sup>2</sup> til 1 p-plads pr. 150 m<sup>2</sup> vil føre til forøget biltrafik og øget klimabelastning. Høringssvaret rummer en række forslag til reduktion af biltrafik og forbedring af den kollektive trafik, heriblandt introduktion af bilfri boligområder og introduktion af letbanesystem til supplement af metrosystemet. Kjeld bidrog tillige til udarbejdelse af et tilsvarende høringssvar for Indre By Lokaludvalg.

Ved en gennemlæsning af den omfattende "**Hvidbog for forslag til Kommuneplan 2015**", på i alt 211 sider, omfattende kommentarer til de mange indkomne høringssvar til kommuneplanforslaget, udfærdiget af Københavns Kommunes Økonomiforvaltning, den ansvarlige myndighed for arbejdet med kommuneplanlægning, viste der sig et klart mønster: ingen forslag udarbejdet af civile organisationer og enkeltindivider, herunder kommunens lokaludvalg og RBT, blev indarbejdet i den endelige kommuneplan, mens de forholdsvis få ændringer, som fortrinsvis blev indarbejdet i kommuneplanrammerne, alle hidrører fra private entreprenører. Kommuneplan 2015 blev vedtaget af Borgerrepræsentationen den 10. december 2015.

### **Budgetaftale 2016 med masser af nye p-pladser**

I forlængelse af budgetaftalen 2016 på Københavns Rådhus mellem samtlige partier, minus EL, indgik parterne i **den såkaldte overførselssag om ubrugte midler fra 2015** en aftale den 31. marts 2016 omfattende en række tiltag til flere p-pladser, specielt i Indre By. Den vedtagne "**parkeringsmodel**", som fremgår af aftalens Bilag 4, ser således ud i sin korte vision: "**Flere parkeringspladser**. Mange københavnere er afhængige af en bil for at få hverdagen til at hænge sammen. Som en udmøntning af dele af budget 16 på parkeringsområdet lejes 380 parkeringspladser i et parkeringsanlæg i Indre by fra 2017 til 2021 til beboerparkering. Derudover sikres fra 2019 155 nye parkeringspladser ved Langebro til beboer- og offentlig parkering ved omdannelse af et kommunalt garageanlæg. Endelig sikres 160 pladser til beboer- og offentlig parkering i Indre by i et eksisterende p-anlæg fra senest april 2022. Derudover undersøges mulighederne for etablering af to nye underjordiske anlæg til beboer- og offentlig parkering i Indre by (Dantes Plads og



Jarmers Plads), ligesom der etableres gratis tidsbegrænset parkering om lørdagen i alle kommunalt ejede parkeringsanlæg.”

Specielt var tilfredsheden med aftalens parkeringsdel stor hos de konservative, idet **gruppeformand Jakob Næsager** efter at aftalen var kommet i hus kunne erklære: **”København kan også glæde sig til 695 nye parkeringspladser**, så vi ikke skal cirkle længe rundt efter en ledig plads”. Ja, vi er langt fra BR beslutningen i 1997: at biltrafikken i kommunen ikke må overstige niveauet for 1996!

### **Deltagelse i Indre By Lokaludvalg**

Om **formålet med Indre Bys Lokaludvalg** står følgende på udvalgets hjemmeside [www.indrebylokaludvalg.kk.dk](http://www.indrebylokaludvalg.kk.dk) :

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

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

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

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

Lokaludvalget afholder møder en gang om måneden, i Det Grønlandske Hus i Løvstræde. Lokaludvalget har et sekretariat omfattende to personer: Christian Christensen (sekretariatsleder, for både Indre By og Christianshavns Lokaludvalg) og Lene Bislev (kommunikations- og projektmedarbejder) og har en flot og velfungerende hjemmeside, hvor borgerne elektronisk kan komme med gode ideer til byens udvikling. De to lokaludvalg har adresse i Huset, Rådhusstræde 13. Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, som er underlagt de to lokaludvalg, bor fortsat på den gamle adresse på Regnbuepladsen over for Københavns Rådhus.

LU har fundet en rigtig god arbejdsform, specielt hvad angår borgerinddragelsesprocessen. 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 hørings svar. Københavns bystyre, specielt Teknik- og miljøforvaltningen, er blevet 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. Specielt har lokaludvalget opnået stor respekt for sine borgerdialogprocesser, hvor forvaltningsfolk ofte inddrages som medaktører.

RBT’s repræsentant i Indre By Lokaludvalg Kjeld A. Larsen er sammen med Ingolf Ibus tovholder for lokaludvalgetes største arbejdsgruppe, Byudviklingsgruppen, som holder møde en gang om måneden og her tilrettelægger en hel del opgaver med trafikindhold og indstiller løsningsforslag over for lokaludvalget.

### **Hovedaktiviteter med trafikindhold i 2015 og 2016**

En stor del af temaerne for lokaludvalgets borgerdialog vedrører trafikforhold, om ikke direkte så med trafikelementer, specielt hvad angår de kommuneplanfastlagte, ofte urimelige bestemmelser om etablering af p-pladser i forbindelse med udvidelse af bebyggelsesgraden på eksisterende matrikler, uanset om bebyggelsen er lokaliseret klods op af eksisterende eller kommende knudepunkter for kollektiv trafik. I planlægnings sammenhæng betragtes begrebet stationsnærhed åbenbart som irrelevant, når det drejer sig om regulering af bilistadfærd.

Følgende temaer har været udsat for borgerdialog i perioden: Gå-hjem-debatmøde om den æstetiske oplevelse af Indre Bys centrale pladser og hovedstrøg (den 18. maj), Borgermøde om lokalplansag ”Frihedsmuseet” (den 8. juni), Dialogmøde om lokalplanforslag ”Bro ved Vester Voldgade” (den 15. juni), Borgerdialog om Postgrunden (den 29. juni), Borgerdialog om ”Projekter i Vester Voldgade kvarteret” (den 15. september), Borgermøde om Kommuneplanforslag 2015 (den 30. september), Borgermøde om

cykelprojekter (den 28. oktober), Dialogmøde "Sammen om byen" (den 29. oktober), internt dialogmøde med repræsentanter fra TMF om fjernelse af 300 p-pladser i Indre By til fordel for mere plads til byliv (den 6. december), Borgermøde om "Fremtidens mobilitet i Nye Boligområder" – mulighed for etablering bilfri byområde (den 6. januar), Borgermøde om broen mellem Vester Voldgade og Langebrogade (den 13. januar), Workshop om parkering 2016 (den 20. januar), Borgermøde om Strædet (den 1. februar), Borgermøde om Postgrunden (den 3. februar), internt dialogmøde med repræsentanter fra TMF vedrørende "Idekatalog for Strøget" (den 9. februar), Debatmøde om Papirøen (den 4. april).

Den politiske diskussion om lokaludvalgenes eksistensberettigelse og arbejdsopgaver er en vedvarende proces. På et heldagsarrangement (lørdag den 16. april) med titlen "Lokaludvalgenes fremtid", med deltagelse af repræsentanter fra samtlige lokaludvalg, drøftedes således lokaludvalgenes fremtid og varetagelse af arbejdsopgaver. Vigtige ændringer er på vej, specielt hvad angår arbejdet med lokalplaner og bydelsplaner. Hvad lokalplanarbejdet angår skal lokaludvalgene inddrages i en tidligere fase, hvor også bygherre er til stede og fremlægger sine intentioner bag et kommende lokalplanforslag. Intentionerne bag et forslag fra Økonomiforvaltningen om en ændret proces for udarbejdelse af bydelsplaner forbliver fortsat uklare.

## **Internt RBT-arbejde**

### **Organisatorisk**

På **generalforsamlingen den 29. april 2015** valgtes følgende til Rådet, som er **foreningens bestyrelse**: Bente Hessellund Andersen, Lars Barfred, Ole Iskov, Leif Kajberg, Poul Kattler, Hanne Dalhoff Knudsen, Kjeld A. Larsen, Sune Lorenz Nielsen, Ivan Lund Pedersen, HansHenrik Samuelsen, Bruno Schwede, Keld Simonsen, Gunnar Bjørn Thomsen, Niels M. Uldall og Niels Wellendorf. Som suppleanter valgtes Karl Vogt-Nielsen og Søren Christensen. Jens Junghans blev genvalgt til revisor.

### **Konstituering**

På første rådsmøde efter generalforsamlingen konstituerede Rådet sig med Kjeld A. Larsen som formand, Leif Kajberg som næstformand, Hanne Dalhoff Knudsen som kasserer, Sune Nielsen og Poul Kattler som ansvarlige for hjemmesiden og Keld Simonsen som referent.

Udkast til Arbejdsprogram 2015-2016 for RBT blev diskuteret, endelig vedtaget og derefter lagt på rådets hjemmeside.

### **RBT's arbejdsprogram 2015-16**

1) Forbedringer af international passagertogs-trafik fra Danmark og sydpå

Da nattoget blev stoppet opgav henvend halvdelen af de rejsende på langdistance til/fra Europa at bruge toget, og togrejsende med cykler forsvandt helt. Det har været et stort nederlag for de miljørigtige togrejser til den sejrriige CO2-svinende flytrafik.

Et særligt indsatsområde for RBT skal derfor i det næste år være at medvirke i danske og europæiske kampagner for at genindsætte og forbedre nattog og internationale tog i det hele taget. Målet er at rette op på den skade, som togene har lidt.

2) Trafik til og i udkanten

Udkantsområderne lider i disse år under virkningerne af den centralisering, der i de seneste år har sat sit kraftige præg på forvaltningsenheder og borgervendte faciliteter og serviceydelser. Og centraliseringen har præget alle de reformer, der er blevet gennemført f.eks. kommunalreformen, strukturreformen, domstolsreformen, politireformen og sidst folkeskolereformen. Det gælder generelt, at udviklingen i de mindre byer i provinsen er stagnerende med fraflytning af beboere og med tab af arbejdspladser. Også inden for den kollektive trafik er udviklingen i yderområder og landdistrikter gået den gale vej. Trafikken til og i udkanten nævnes også i Finn Slumstrup og Viggo Mortensens bog: "Oprør fra udkanten" (Hovedland, 2015). I RBT's optik er det vigtigt at opretholde og udbygge bæredygtige lokalsamfund, og der bør etableres en transportinfrastruktur, der gavner udkantsområdernes lokalsamfund og bidrager til at forløse deres

potentialer. Vi mener således, at det er essentielt, at stationsbyerne bevares og styrkes, idet disse er et godt udgangspunkt for den lokale infrastrukturens opretholdelse og udbygning.

### 3) Femern Bælt-forbindelsen

RBT vil arbejde aktivt med Femern Bælt-forbindelsen og søge at belyse dette mega-anlægsprojekt kritisk fra forskellige vinkler (klima, miljø, bæredygtighed, transportformer, samfundsøkonomisk dimension, det stærkt problematiske i tilsluttende motorvejsanlæg på Sjælland, "trædestens-problematikken" m.m.). I den fortsatte diskussion af Femern-projektet er det vigtigt at pege på midler, der kan tages i anvendelse for at styre og begrænse lastbiltrafikken. Der skal gives prioritet til jernbanen, og der bør arbejdes målrettet på at begrænse mængden af vejgods i takt med at Femern-forbindelsens etaper tages i brug. RBT understreger desuden nødvendigheden af en synkronisering af den samlede forbindelses komponenter på den danske og den tyske side. RBT mener desuden, at det bør kunne komme på tale at arbejde på flere modeller for forbindelsens konkrete fysiske udformning. RBT's kritiske oplysningsarbejde over for borgere og politikere kan fx omfatte pjecer, artikler, debatindlæg og møder. RBT har i denne forbindelse sagt ja til at indgå i et samarbejde med Enhedslisten om at arrangere en konference om Femern-forbindelsen på Christiansborg. Rådet vil kontakte de grønne organisationer (Greenpeace, Danmarks Naturfredningsforening m.fl.) for at få disse som alliancepartnere i en Femern Bælt-sammenhæng. RBT vil nedsætte en intern arbejdsgruppe til at arbejde videre med Femern-problemstillingerne og initiativer i denne forbindelse.

### 4) Analyse af privatbanernes fremtid og analyse af fremtidigt DSB og togorganisation

Med baggrund i regeringens beslutning af 20. marts om at igangsætte en ny supplerende undersøgelse af tilskuddene til privatbanerne vil Rådet arbejde for at der sker en grundig og bred undersøgelse af såvel privatbanernes tilskudsbehov som organisering, herunder set i helhed for det samlede danske jernbanenet. I den forbindelse vil vi arbejde for, at de undersøgelser, der er vedtaget med aftalen af 10. marts om trafikkontrakt for DSB mv., også tages i betragtning, således at også den fremtidige drift på jernbanerne ses som et samlet og koordineret tilbud til befolkningen. Rådet finder som udgangspunkt, at privatbanernes infrastruktur bør lægges ind under staten sammen med den øvrige statslige jernbaneinfrastruktur.

5) Rådet skal bide Københavns Kommune i haserne hvad angår opfyldelsen af kommunens Klimaplan 2015 på trafikområdet, herunder arbejde for at satse på letbaner som klimainitiativ. I 2015 steg kommunens CO<sub>2</sub>-udslip fra trafikken. Det stigende bilejerskab i kommunen vil sandsynligvis slå endnu mere igennem på kommunens CO<sub>2</sub>regnskab i de kommende år. Kommunens indsats på netop trafikområdet lader meget tilbage at ønske. Politikere og forvaltning venter for meget på statslige initiativer og satser mest på tekniske fix frem for at satse på reduktion af biltrafikkens omfang. RBT skal arbejde for at få reduceret biltrafikkens dominans og i den forbindelse indgå i dialog med det af Teknik- og Miljøborgmesteren nylig nedsatte Klimapanel. Vi skal arbejde for introduktion af et letbanesystem i København, herunder på Frederikssundsvej og H.C. Andersens Boulevard, bl.a. via forståelsen af letbaner som et klimainitiativ. Vi skal i denne sammenhæng endvidere følge op på de to foreliggende analyser af letbaner, dels den, der omfatter hele hovedstaden, dels den, vedrører Frederikssundsvej.

6) Rådet vil fortsat arbejde for bevarelse af Tølløsebanen plus bevaring og reaktivering af Grindstedbanen.

### 7) Cyklisme som bærende transportmiddel, herunder i kombination med kollektiv transport

RBT skal fremme diskussionen om cyklisme som en hurtig og miljøvenlig transportform i byerne, samt kombinationen af cykler og kollektiv trafik, som en god konkurrent til bilen lokalt og på landsplan. RBT vil arbejde for, at Folketinget og kommunerne afsætter flere midler til cyklisme og cykelinfrastruktur. I sit arbejde med at fremme cyklisme og cykelmedtagning i den kollektive trafik kan RBT passende samarbejde med organisationer, som varetager samme interesse, eksempelvis Cyklistforbundet og Passagerpuls.

### **Gennemførelse af arbejdsprogrammet**

Som det fremgår af beretningen, kan vi med en vis tilfredshed konstatere, at RBT i den forløbne rådsperiode har gjort sig store anstrengelser for at leve op til sit arbejdsprogram. Som en ny dimension kan tilføjes, at dele af arbejdsprogrammet tillige forsøges realiseret inden for det nyetablerede NGO-samarbejde Netværket for bæredygtig transport. Det gælder først og fremmest arbejdsprogrammets punkt 1) Forbedringer af international passagertogs-trafik fra Danmark og sydpå. Det var også gennem Netværket, at vi forsøgte at få sat fokus på arbejdsprogrammets punkt 2/ Trafik til og i udkanten, men det lykkedes ikke at få etableret en konference om trafik til og fra "Udkanten", bestræbelserne er indtil videre strandet, først og fremmest fordi det ikke er lykkedes at finde relevante oplægsholdere og lokale kontakter.

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

Med omkring 50 medlemmer primo april 2016 er foreningens medlemstal ret beskedent. Vor praksis med en bedre medlemspleje via udsendelse af et par nyhedsbreve om året vægter vi fortsat højt. Det er lykkedes at få opgraderet hjemmesiden, takket være Sune Niensens og Poul Kattlers anstrengelser. Via indsats fra især Niels Wellendorfs, Leif Kajbergs, Poul Kattlers og Keld Simonsens side har RBT oparbejdet en aktiv facebookside, et vigtigt forum til at skabe større interesse og opbakning til rådets holdninger og indsatser på trafikområdet. Det kan - og skal - diskuteres, om RBT skal prioritere at styrke sit arbejde på baggrund af et større medlemskab. Såfremt vi ønsker at skaffe nye medlemmer, specielt blandt unge og blandt kvinder, skal vores indsats være mere målrettet. Vi må fortsat konstatere, at RBT's trafikpolitiske synspunkter er mere kendt blandt politikere og embedsmænd end i medierne og hos offentligheden generelt.

### **Rådet har i årets løb afholdt ni rådsmøder.**

De dominerende og tilbagevendende temaer på rådsmøderne har været følgende: gensidig information om og diskussion af den trafikpolitiske udvikling og udviklingens konsekvenser; den ny Venstre-regerings trafikpolitik; etablering af Netværket for bæredygtig transport og arbejdsopgaver i forbindelse hermed; planlægning af møder med partiernes transportordførere; de internationale togforbindelser, herunder nattog; privatbanernes forhold, Grindstedbanens og Tølløsebanens bevarelse; fremme af cyklisme, herunder cykelmedtagning i den kollektive transport; Oslo som model for grøn byudvikling; Københavns Kommunes Kommuneplanforslag 2015; deltagelse i Klimademo i København i forbindelse med afholdelse af COP21 i Paris; opfordring til iværksættelse af et forbrugsbaseret klimaregnskab over for stat, Københavns Kommune og Klimarådet; artikelskrivning til den nationale og lokale presse, til Altinget Transport og deltagelse i skribentpanel hos avisen Arbejderen; udarbejdelse af adskillige høringssvar; deltagelse i en lang række trafikkonferencer; deltagelsen i Indre By Lokaludvalg; arbejdet i facebookgrupperne "Grindstedbanens Venner", "Rådet for Bæredygtig Trafik" og "Nej til flere biler i København"; opprioriteringen af hjemmesiden, kommunikationsstrategi og udsendelse af nyhedsbrev til medlemmerne; planlægning af generalforsamling 2016 og forudgående debatmøde med temaet bilfri bydele tillige med udarbejdelse af forslag til arbejdsprogram 2016-2017.

### **Sekretariatsarbejde**

Formandskabets samarbejde fungerer fortsat tilfredsstillende, hvilket har bidraget til kontinuitet i planlægning af rådsmøderne. Vi har ikke haft kræfter til at iværksætte vore intentioner om at søge finansiel støtte til rådets aktiviteter. Et sådant initiativ kan måske iværksættes via samarbejdet inden for rammerne af Netværket for bæredygtig transport?

Kjeld A. Larsen

Med adskillige bidrag fra øvrige rådsmedlemmer

April 2016