

Beretning 2018 Rådet for Bæredygtig Trafik

Rådet for Bæredygtig Trafiks syttende ordinære generalforsamling 29. april 2018

To scenarier

Det teknologiske fix:

Elektrificering,
dvs. elbiler +
digitalisering,
dvs. selvkørende biler
og MaaS (Mobility as a Service)

Lars Aagaard , Dansk Energi
Møde om den ny energiaftale 11. januar 2018

Den grønne omstilling:

Reduktion af behovet for
transport +
opprioritering af de
bæredygtige
transportformer,
dvs. gang, cyklisme og
kollektiv transport

Rådet for bæredygtig trafik

Den trafikpolitiske situation

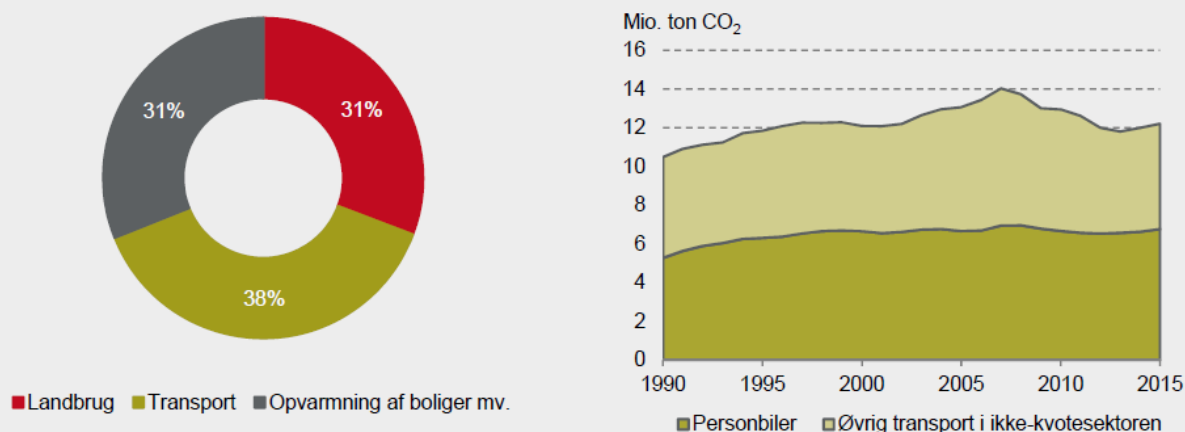
Det er forsat den bærende vision eller snarere illusion, at mobilitetens udfordringer fortsat primært kan løses via teknologiske fix. De væsentligste plusord i denne henseende er elektrificering, førerløse biler og digitalisering, specielt det nye mobilitetsbegreb MaaS. Begrebet MaaS, som i sin kerne sigter mod en rejse fra A til B i et integreret trafiksystem med brug af forskellige transportmidler i en sammenhængende rejse, i bedste fald via anvendelse af en enkelt app, har sin oprindelse i Finland, hvorfra nedenstående definition kommer:

"Mobility as a Service brings every kind of transport together into a single intuitive mobile app. It seamlessly combines transport options from different providers, handling everything from travel planning to payments. Whether you prefer to buy journeys on demand or subscribe to an affordable monthly package, MaaS manages your travel needs in the smartest way possible." MaaS Finland.

Ifølge flere fremtidsvisioner bliver privateje af en bil overflødig, men p.t. ser det ikke ud til at være en dominerende udviklingstendens. I Danmark vokser antallet af privatejede biler, og meget få er elektriske. Som nedenstående figur viser, så er CO₂-udslippet fra vejtransporten, efter et fald i forbindelse med finanskrisen, fortsat stigende og udgør en stadig stigende andel af ikke-kvotesektoren (bønder, boliger og biler) og var i 2015 med 38 % den største bidragsyder til ikke-kvotesektorens udslip:

FIGUR II.1 UDLEDNINGER FRA IKKE-KVOTEOMFATTET TRANSPORT

Transport var den største udleder af CO₂ i ikke-kvotesektoren i 2015. Personbiler står for godt halvdelen af transportsektorens udledninger.



Anm.: CO₂-udledningen er opgjort i CO₂-ækvivalenter. Fordeling af udledninger i ikke-kvotesektoren er for 2015. "Opvarmning af boliger mv." omfatter udledninger fra individuel boligopvarmning, produktionserhverv og affaldsforbrænding. "Øvrig transport" i ikke-kvotesektoren omfatter vare- og lastbiler, busser, motorcykler, jernbane og indenrigs skibsfart, der anvender benzin eller diesel som drivmiddel.

Kilde: Energistyrelsen (2017a) og Nielsen mfl. (2017).

Kilde: De Økonomiske Råd: Økonomi og miljø 2018, februar 2018.

Den generelle opfattelse af bilens og biltrafikkens fremtidige rolle som en afgørende vækstfaktor er således langt fra RBTs opfattelse: at den nødvendige omstilling kræver en reduktion i behovet for den miljøbelastende biltransport.

Der er blevet nedsat to rådgivende organer til at rådgive regeringen om, hvorledes Danmark får reduceret sit drivhusgasudslip, nemlig Klimarådet og Det Miljøøkonomiske Råd, som udgør det ene ben af De Økonomiske Råd. I Klimarådet er Niels Buus Kristensen rådets transportekspert, mens økonomiprofessor Lars Gårn Hansen er formand for Det Miljøøkonomiske Råd. Ingen af dem hører til de mest skarpe fortalere for, at transportsektoren skal yde sit bidrag til at komme ud af klimakrisen, mildest talt, men Lars Gårn Hansen hører godt nok til i en helt speciel kategori. Det afspejler sig helt klart i de to rådgivende instansers seneste rapporter, hvor rådgivningen til regeringen afspejler et nok så forskelligt syn på trafikens fremtidige rolle frem mod 2030 som bidragsyder til at reducere Danmarks samlede drivhusgasudslip. I forhold til EU er Danmark forpligtet til at reducere sit drivhusgasudslip fra ikke-kvotesektoren med 39 % i 2030 sammenlignet med basisåret 2005.

Som det fremgår af nedenstående oversigt over alle sektors bidrag, både kvote- og ikke-kvotesektoren, frem mod 2030, så foreslår Klimarådet i sin rapport fra juni 2017,

at reduktionspotentialiet inden for transportsektoren først og fremmest må komme fra introduktion af elbiler, i alt 2,2 mio ton CO₂-e (ækvivalenter), dernæst fra introduktion af gas i tung transport med et potentiale på 0,2 mio ton CO₂-e, dvs. i alt med 2,4 mio ton CO₂-e – svarende til 20 % - ud af et samlet dansk reduktionspotentiale på 12,0 mio tons.

Omstillingselement	Potentiale	Samfundsøkonomisk omkostning	Letter omstillingen frem mod 2050
Energirenovering af bygninger	1,4 mio. ton CO ₂ e	Meget billigt	I høj grad
Individuelle varmepumper	3,3 mio. ton CO ₂ e	Meget billigt	I nogen grad
Energieffektivisering i produktionserhvervene	2,6 mio. ton CO ₂ e	Meget billigt	I nogen grad
Gas i tung transport	0,2 mio. ton CO ₂ e	Meget billigt	I nogen grad
Store varmepumper	0,9 mio. ton CO ₂ e	Billigt	I høj grad
Solvarme	0,8 mio. ton CO ₂ e	Billigt	I høj grad
Forsuring af gylle	1,0 mio. ton CO ₂ e	Billigt	I nogen grad
Elbiler	2,2 mio. ton CO ₂ e	Medium	I høj grad
Overlap	-0,3 mio. ton CO ₂ e		
I alt	12,0 mio. ton CO₂e		

Tabel 1.1 Klimarådets udvalgte omstillingselementer

Kilde: Klimarådet. Omstilling frem mod 2030, juni 2017

På transportområdet har Klimarådet således ikke ret mange forslag at byde på og slet ikke forslag, som går i retning af en omstilling af samfundet i retning af reduceret bilanvendelse til fordel for bæredygtige transportalternativer.

I sammenligning med Klimarådet er forslagene fra Det Miljøøkonomiske Råd i rapporten Økonomi og Miljø 2018 den rene eliksir for bilbranchen: der skal ikke presses klimatiltag ned over de private bilejere, idet bilbeskatningen i forvejen er for høj og forkert sammensat. Det vil være forbundet med betydelige samfundsøkonomiske omkostninger at hæve afgiften på benzin og diesel yderligere. I stedet for peger ”vismændene” på, at det vil være samfundsøkonomisk rentabelt at hente CO₂-reduktioner inden for landbruget. Så landmændene og landbrugets organisationer er ikke begejstret for rapportens konklusioner. Rapportens konklusioner er dog næppe grunden til, at De økonomiske Råds sekretariat bliver truet med forvisning til Horsens. De to store lobbyorganisationer, billobbyen og Landbrug og fødevarer kan nu rigtig blive ved med at henvise til hinanden som egnet til reduktion, og politikerne kan fortsat være enige om ikke at foretage nødvendige beslutninger.

Vismandsrapportens omkostningsberegninger for landbrug og personbiler ved en CO₂ reduktion på 2,5 mio. ton CO₂-e i 2030 fremgår af nedenstående tabel, hvor den mest omkostningseffektive satsning uden bidrag fra biler vil medføre en samlet samfundsøkonomisk gevinst på 0,4 mia. kr. mens en proportional indsats med bidrag fra biler vil resultere i en totalomkostning på 0,8 mia. kr.

TABEL A OMKOSTNINGER VED REDUKTION PÅ 2,5 MIO. TON CO₂e I 2030

Type af reduktion	Andel af samlede reduktioner				Total omkostning
	Landbrug	Personbiler	Øvrig	Kvoter	
	----- Pct. -----				Mia. kr.
Proportional indsats	31	21	48	•	0,8
Omkostningseffektiv	37	0	49	14	-0,4
Landbrug friholdes	•	0	68	32	-0,1

Anm.: Tabellen angiver den årlige omkostning (2017-priser) ved en reduktion på 2,5 mio. ton CO₂e i ikke-kvotesektoren i 2030 i forhold til den forventede udledning i 2030. Søjlen med "kvoter" vedrører brug af kvoteannullering som fleksibilitetsmekanisme, hvor Danmark årligt må bruge 0,8 mio. ton.

Kilde: Egne beregninger på baggrund af kapitel I og II, samt Dansk Energi (2017) og Klimarådet (2017).

Kilde: De Økonomiske Råd: Økonomi og miljø 2018, februar 2018

I RBT kan vi godt være enige med vismændene i, at afgifter på kørsel bedre afspejler bilismens bidrag til klimaudfordringen, men benzin- og dieselaftgifter er ligeledes en god indikator for bilismens skader på klimaet. Alle konklusioner vedrørende bilismens samfundsomkostninger afhænger af værdisættelsen af de parametre, som man vælger at indbygge i de anvendte modelberegninger. I almindelighed er RBT af den opfattelse, at bilisten løber fra en regning, når bilen besøger byen og dermed pålægger kommunen og beboerne en række samfundsmæssige og private omkostninger.

I RBT har vi i år på flere rådsmøder diskuteret de samfundsøkonomiske modeller, som anvendes af eksempelvis Vejdirektoratet. I forbindelse med beregninger af de samfundsmæssige omkostninger forbundet med bilernes tidstab indgår som modelforudsætning, at bilisten kører alene på vejen med den tilladte gennemsnitshastighed, mens det for den kollektive trafikants vedkommende alene er forsinkelsen af transporten i forhold til køreplanen, hvor der i forvejen er indlagt forsinkelser som resultat af biltrafikkens gener for fremkommelighed. Hvis vi nu påtænker et modelregnestykke med udgangspunkt i gående og cyklisters tidstab, hvor vi forudsætter, at man som gående eller cyklist til enhver tid kan passere en vej uden hensyn til bilstrømmen, og ud fra denne urealistiske situation fik lavet et regnestykke

for de bløde trafikanters tidstab og dermed beregnede samfundsøkonomiske tab, så ville alle vel kunne indse, hvor tåbelig en modelforudsætning, der ligger bag den anvendte beregningsmetode for biltrafikken. Så måske skulle RBT foreslå, at man fik foretaget en beregning af tidstab og samfundsværdi for de bløde trafikanter?

Begivenheder og RBT indsats

Den øvrige beretning er – som i tidligere år - opbygget med en gennemgang af begivenheder på det internationale, nationale, regionale og lokale niveau eller tematisk efter transportform med parallel redegørelse for RBT's indsats på de omtalte niveauer.

Det internationale niveau

RBT's studietur til Oslo den 21.-24. maj 2017

"Oslo skal bli en grønnere og mer levende by. Det skal bli pass til mer liv i gatene og flere hyggeligt møteplasser. Gjennom prosjektet Bilfritt byliv vil Oslo kommune aktivisere flere områder i byen og bidra til økt byliv i sentrum." Målet er således at skabe en fredeliggjort bymidte i den norske hovedstad for mennesker og ikke gademiljøer på bilens præmisser for at please erhvervsaktører og ejendomsmagnater. En meget ambitiøs målsætning. Men der arbejdes energisk på at føre planerne ud i livet. Og Oslos titel som europæisk miljøhovedstad (2019) er velfortjent.

Disse spektakulære initiativer inden for klima og transport ville vi rigtig gerne vide meget mere om. Derfor tog 5 rådsmedlemmer (Hanne Dalhoff Knudsen, Leif Kajberg, Poul Kattler, Kjeld A. Larsen og Niels Wellendorf på studietur til Oslo den 21. – 24. maj. Med tog naturligvis.

I vores studieprogram indgik møder med Hans Edvardsen, prosjektleder Bilfritt byliv og Rune Gjøs, leder for Sykkelprosjektet.

På Oslos rådhus mødte vi venstrefløjspolitikeren Sunniva Holmås Eidsvoll, SV, som sidder i samfærdsels- og miljøkomitéen. Sunniva har ansvaret for SVs arbejde med Oslos plan om reduceret biltrafik, satsningen Bilfrit Byliv og nedbringningen af transportens klimagasudledninger. Her fik vi bl.a. mulighed for at spørge ind til transport- og klimadelen i samarbejdsaftalen "Plattform for byrådssamarbeid mellom Arbeiderpartiet, Miljøpartiet De Grønne og Sosialistisk Venstreparti i Oslo 2015-2019".

En af de ting, som man hæftede sig ved under Rådets studietur til Oslo, er de målsætninger, man har formuleret og tiltag, man har igangsat for bevidst at øge den kollektive transports volumen og kvalitet. I modsætning til København har man opbygget en mere effektiv, mere integreret og samlende organisation for driften af den kollektive transports forskellige transportformer i form af Ruter-konstruktionen.

Men vi mødte også Finn Bjørnar Lund og Steinar Høiback fra Besteforeldrenes Klimaaksjon, som sammen med andre ligesindede er engageret i kampen mod lufthavsudvidelser og nye motorveje, og som slår kraftigt til lyd for jernbanen i energiomstillingen og miljø- og klimakampen. Vi blev enige om et fællesinitiativ,

hvor vi vil lægge pres på politikere og påvirke Nordisk Råd/Nordisk Ministerråd for at få gang i den helt nødvendige udbygning af togtrafikken mellem de nordiske lande. Og opgraderingen af jernbaneinfrastrukturen.

Udarbejdelse af powerpoint præsentation om trafikpolitik i Oslo og København

Efter studieturen har Kjeld på baggrund af indsamlet materiale om trafik- og miljøpolitik i Oslo og København udarbejdet en powerpoint præsentation, hvor udviklingen i de to byer sammenlignes. Præsentationen er blevet vist ved flere lejligheder: et møde i Netværket for bæredygtig trafik, i Indre By Lokaludvalg, i Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, i RBT, og endelig blev dele af præsentationen anvendt ved et trafikvalgsmøde i forbindelse med kommunevalget i Københavns Kommune den 21. november 2017.

International flytrafik

ICAO'S aviation biofuels plans: A dangerous distraction

International appel fra 100 organisationer jorden rundt i anledning af ICAO's møde i Mexico City i oktober 2017, skrivelse ved Poul Kattler 20.09.2017

<http://baeredygtigtrafik.dk/nyheder/313-palmeolie-skal-ikke-puttes-i-flyenes-tanke-for-at-gron-vaske-industrien>

Modstanden mod udvidelse af Kastrup Lufthavn (CPH)

I den lukkede facebook gruppe [Stop udvidelsen af CPH](#) har vi holdt kontakten vedlige mellem forskellige "modstandslommer", som er parate til at gå i aktion imod den meget klimaskadelige udvidelse af lufthavnen. Vi har holdt fysiske møder, og har inviteret udefrakommende til at holde oplæg.

Emnet om passager-afgifter er blevet meget aktuelt som trin på vejen mod en egentlig beskatning af flyene. Der er nu afgifter på flyrejser i alle vores nabolande, bare ikke hos os.

Vi véd via aktindsigter, at lufthavnen har planer om ikke bare at udvide til 40 mill. passagerer om året, men også til 60 mill. passagerer.

Der er gået noget kludder i samarbejdet mellem CPH og ministeriet, således at de på det senest har skrevet sammen via advokater. Men tag ikke fejl: Ændring af særlovgivning og VVM er ved at blive forberedt. Der er en massiv politisk velvilje for luftfart i disse år. Det lovforberedende arbejde tager lidt længere tid end beregnet, bl.a fordi der er forskellige modstridende interesser ude i lufthavnen, der prøver at genere hinanden.

Læs mere om situationen på <http://baeredygtigtrafik.dk/nyheder/330-aktindsigt-om-planerne-for-udvidelse-af-kobenhavns-lufthavn-i-kastrup>

Poul Kattler er ved at engagere sig i et internationalt samarbejde mod flytrafik og lufthavnsudvidelser, som vil holde deres tredje møde i London d. 28.-29. april.

Vi har glæde af at Økologisk Råd og Jeppe Juel er engageret i flymodstanden, også via Europæiske T&E, og der er flere fra Danmark Naturfredningsforening, der er gået ind i arbejdet. Med ny forkvinde for DN kan vi håbe på at DN på landsplan vil engagere

sig. Det er i sidste øjeblik, for vi forventer at lovforslag og VVM-procedure bliver skudt i gang snarest.

International togtrafik

Udbud af togtrafik – Nordiske erfaringer

Seminar i København 28.09.2017 arrangeret af NJS og TØF

Leif Kajberg og Poul Kattler deltog i seminaret. *Kim Pimenta*, Transport-, Bygge og Boligministeriet, Danmark omtalte Sektoranalysen for jernbanen. Som bekendt gav Transportministeriet konsulentfirmaerne McKinsey&Company og Struensee & Co. denne opgave. Det er tydeligt at:

- Ministeriet betragter jernbanesektoren som omkostningstung, og der skal ikke rejse flere med tog fremover; derimod skal der spares.
- Man dækker sig bag konsulentrapporten, og konsulenterne gemmer sig bag ministeriets opdrag. Interessante forhold og problemstillinger bliver ikke afdækket, fordi man ikke undersøgte dem. Man er dermed gået glip af spændende viden. Og man tilpassede ikke undersøgelsen undervejs, ændrede ikke på opdraget. Hvilket er udtryk for en meget trist tendens.

Arne Vidar Hesjedal, NSB, havde et oplæg om udbud af statslig togtrafik i Norge. I Norge snakker man om mere tog for pengene og ikke billigere tog, og man er i gang med en ny organisering af jernbanesektoren, der indebærer en opsplitning af det gamle NSB, men altså ikke salg af NSB. Gjøvikbanen er allerede udbudt, og nu kommer turen til resten med opdeling i to trafikpakker og konkurrenceudsættelse af strækninger. Der forventes store personalereduktioner i NSB for at de kan vinde udbuddene.

Björn Westerberg, Tågoperatörerna, med baggrund i SJ, kom i sit oplæg ind på udbud af togtrafik i Sverige. SJ har i dag ikke nogen samfundsopgave ud over at tjene penge. Jernbanens passagertrafik har øget sin andel. Der skal investeres 1000 mia. SEK i jernbanesektoren fremover. Det er mange penge. Der er indbyggede konflikter mellem støttet og fri trafik: Hvem får adgang til skinnerne? Centralt er: Kan man automatisk udlede, at større passagertal og overskud hos SJ skyldes privatiseringerne, der for alvor sprang frem fra 2010? Kan vi vide, om det ikke skyldes andre faktorer? Togdriften var siden 1950 kørt i sæk, investeringer begyndte at få positiv betydning efter årtusindskiftet. Nye, bedre tog gav billigere drift. Der blev indført lave afgifter for at køre på skinnerne.

Petter Essén, SJ, talte om ”Fri trafik og udbudt trafik på samme spor”. Essén har ansvar for Stockholm-Malmö-København og Göteborg-Malmö. Konkurrencen har rent faktisk været god for os, fremhævede Petter Essén. Dobbelt så mange rejsende og halvt så store omkostninger.

Magnus Andersson, Skånetrafikken, havde et oplæg med titlen ”Udbud af regionaltogstrafik med 99 togsæt” (Skåne). Arriva vandt udbudsrunden. Udbud koordineres med udbud af anden trafik, fx Øresundstogene.

Seminaret sluttede uden forsøg på at konkludere og give et rids af, hvad der er op eller ned i debatten om udbud af togtrafik (denne seminaromtale er baseret på referat udarbejdet af rådsmedlem Poul Kattler).

The Greater Copenhagen Nordisk Infrastrukturkonference i Helsingborg

Deltagelse ved Leif Kajberg den 25. januar 2018

Konferencen i Helsingborg var arrangeret af Greater Copenhagen-initiativet, som er et samarbejdsforum omfattende Region Sjælland, Region Hovedstaden, Region Skåne samt regionernes 79 kommuner. Der er vedtaget et såkaldt Trafikcharter for Greater Copenhagen, som imidlertid er et traditionelt mismask af progressive transportpolitiske pejlemærker og tiltag og sorte, klimaskadelige satsninger (motorveje og lufthavn). Graverende er det, at cyklisme slet ikke er med på listen over charterets satsningsområder. Lars Gårdhøj, Danske Regioner og formand for Erhvervs- og vækstudvalget i Region Hovedstaden, har efterfølgende, på en anden konference, blankt erkendt, at det er en fejl, og han erklærede sig villig til at tage cykling med ind i arbejdet. Det kunne være en opgave for Rådet for Bæredygtig Trafik at presse på her, over for Greater Copenhagen. Ud over svulstige transportvisioner for Øresund og Femern bød konferencen på præsentationer om højhastighedstog, boligkvarterer, hvor biler bevidst er nedprioriteret, og fremtidens transportteknologi. Det mest interessante indslag var nok Stein Erik Lauvås' peptalk om nordisk samordningsstrategi for transportområdet. Lauvås er transportordfører i udvalget for vækst og udvikling i Norden i Nordisk Råd. Dette udvalg har udarbejdet *Udvalgsforslag om nordisk transportpolitik* med 15 forslag, der bl.a. omfatter jernbaneopgraderinger, der skal sikre hurtigere togforbindelser mellem de nordiske lande. Under Nordisk råds temasession på Island i starten af april vedtog parlamentarikerne at anbefale de nordiske regeringer at indlede et meget tættere samarbejde om transportinfrastruktur. Nordisk Råd bakker samlet op om de 15 forslag, som nu bliver videresendt til Nordisk Ministerråd.

Internationale togforbindelser og nattog

Året har budt på mange aktiviteter, der har været udfoldet i flere sammenhænge:

Skandinaviske initiativer / Danske initiativer / European Passengers Federation / Back-on-Track

Skandinaviske initiativer

Ikke mindst på baggrund af egne oplevelser med tog til og fra Oslo i maj måned 2017 tog RBT kontakt til både Nordisk Ministerråd og en række miljø-organisationer i Norge og Sverige for at promovere et politisk budskab om forbedrede jernbaneforbindelser mellem de skandinaviske hovedstæder og videre til kontinentet. I november var vi klar med et skriv til vores politikere:

<http://baeredygtigtrafik.dk/nyheder/316-togforbindelser-mellem-de-skandinaviske-hovedstaeder-og-til-kontinentet>

og vores minister skrev hurtigt tilbage med ”Da det er et faktum, at rejser med fly over større afstande er hurtigere end en tilsvarende rejse med tog, bil eller andre landbårne transportmidler, er jeg derfor ikke enig i, at man skal forsøge at påtvinge en bestemt transportforms udvikling, hvis der findes billigere og mere effektive alternativer for borgerne.”

Skrivet blev i øvrigt også publiceret i Nordisk Jernbane Tidsskrift.

Det lykkedes at få lavet et fælles dansk-svensk læserbrev, der i marts måned 2018 blev trykt i Information og i norske og svenske medier. Det særlige ved indlægget var, at det var visionært og med eksempler på rejser med nattog fra Sverige og Danmark.

<http://baeredygtigtrafik.dk/nyheder/335-nattog-til-europa-vil-vaere-en-ny-mulighed-for-baeredygtige-rejsende>

Som udløber af dette initiativ er der igangsat en underskriftsindsamling til støtte for nattog fra Sverige og Danmark til kontinentet. Det er meningen at indsamlingen skal køre til juni og herefter overdrages til politikere og DSB.

<https://www.change.org/p/nattog-i-nordeuropa>

Danske initiativer

I vores netværk for Bæredygtig Transport har vi løbende prøvet at bearbejde DSB, så der fortsat kan køre attraktive Eurocity tog til Hamborg, og at vi omkring 2021 kan få genindført nattog fra København sydpå. Et vigtigt skridt på vejen er at overbevise DSB om, at det eneste rigtige i perioden 2021-29, hvor Fugleflugtslinien til Lübeck-Hamborg er lukket i Tyskland, er at bruge ny-indkøbte el-lokomotiver med ny-indkøbte IC-siddevogne på strækningen København-Kolding-Flensborg-Hamborg med mindst samme takt, hastighed og kapacitet som dagens IC3 tog til Hamborg via Rødby.

Den idé ser tilsyneladende ud til at blive ført ud i livet, selv om vi må se det, før vi helt tror det. Ideen er dermed også, at det sidste tog først på aftenen fra København i 2021 medbringer et ÖBB Nightjet, og det første tidligt om morgenen returnerer fra Hamborg med det nordgående nattog.

ÖBB er nemlig parat til at udvide deres net af nattog i 2021, og hvis DSB er parat (og det kunne man i al fald teknisk mene), så kan projektet realiseres, og mange års kamp udmøntes i en sejr.

Efter lang tids bearbejdning af Politiken så udkom avisen med et rejsetillæg d. 10.3. hvor al redaktionelt stof handlede om bæredygtig turisme med fokus på togrejser til Europa. Onsdagen efter skrev Politiken en leder om at tiden var inde til at lave danske passagerafgifter på flytrafikken.

RBT-medlem Britt Sallingboe er i færd med at udgive en rigt illustreret rejsebog om togrejser i Europa, hvilket vi ser meget frem til!

European Passengers Federation

Det lykkedes i april 2018 at få udarbejdet en international pressemeddelelse mellem tyske, danske og en svensk passagerforening sammen med paraply organisationen EPF. I pressemeddelelsen kræver EPF at

- Konstruktionsarbejder på banen ikke gør det besværligere at rejse med tog mellem Danmark og Tyskland.
- Skiftetider mellem internationale tog skal gøres bedre.
- IC-nattoget i Interrail sæsonen udvides til hele året og
- Der på sigt skal komme rigtige nattog

Pressemeddelelsen er nu udkommet på tysk, engelsk, dansk og svensk.

<http://baeredygtigtrafik.dk/nyheder/340-udbygning-af-internationale-togforbindelser>

Back-on-Track netværket i Europa

RBT-medlem Poul Kattler har også været meget aktiv i det europæiske netværk til støtte for nattog. I årets løb blev han endda udpeget til talsperson for det løse netværk, der driver en hjemmeside, en facebook side, to mail-lister og holder møder, heraf i al fald et fysisk møde om året, resten telefonmøder. Vi var fx i Perpignan i Sydfrankrig i efteråret!

Netværket har i perioden holdt to møder/konferencer i Europaparlamentet, hvor det sidste d. 30.1. virkelig var velbesøgt og vigtigt. Der er god kontakt til nogle meget aktive medlemmer af Europaparlamentet, herunder danske radikale Jens Rohde. D. 27.4. rejser Poul til Bruxelles igen, denne gang for at mødes med Europa Kommissionen om, hvad de kan gøre for at sætte gang i nattogene.

I weekenden d. 14.-15.4. afholdt RBT en større gadeaktion som led i den europæiske aktionsuge for nattog. I løbet af ugen var der i otte lande ikke mindre end 19 aktioner. Vores gadeaktioner udmærkede sig ved at vi havde ekspertbistand fra togrejse.dk og Britt Sallingboe og disse to og et pænt antal aktivister uddelte over to x fem timer omkring 1000 flyers, adskillige brochurer og havde rigtig mange gode samtaler med forbipasserende. Der kom om søndagen besøg fra Norge og Sverige, og der blev sunget sange (på svensk)!

<https://back-on-track.eu/pictures-from-various-actions-around-europe-april-2018/>

Statslige/nationale niveau

VLAK-regeringen er gået i gang med at realisere den skitserede transportpolitik fra Marienborgaftalen, men er fortsat hæmmet af manglende midler: mere vejinfrastruktur, billigere biler, højere hastighedsgrænser og mere udbud af togtrafikken, mens klimapolitikken på transportområdet negligeres.

https://www.regeringen.dk/media/2711/final02_regeringsgrundlag2016_upload.pdf

Transportminister Ole Birk Olesens nye meritter

Den superliberale transportminister har forholdsvis få bolde at jonglere med: mere vejinfrastruktur, større frihedsgrader for bilister, elbiler, selvkørende biler, udbud af togdrift og automatiske/førerløse tog.

Nedsættelse af ekspertgruppe om fremtidens transport

I juni 2017 nedsatte transportminister Ole Birk Olesen en ekspertgruppe, som skal komme med et bud på, hvordan fremtidens transport kan se ud. Følgende seks personer blev udpeget til varetagelse af arbejdet i ekspertgruppen: formand blev Niels Buus Kristensen, nu forskningsleder ved Transportøkonomisk Institutt i Oslo og medlem af Klimarådet, Anette Enemark, mobilitetschef i Movia, Katinka Hauxner, indehaver af rådgivningsvirksomheden Hauxner Aps, som december 2017 blev erstattet af Maria Wass-Danielsen, civilingeniør fra DTU og partner i rådgivervirksomheden Urban Creators, Mogens Fosgerau, transportøkonom og professor ved DTU, Otto Anker Nielsen, professor ved og leder af Transport DTU og Søren Riis, lektor i teknologi- og videnskabsfilosofi ved RUC og co-founder af GoMore, alt i alt en broget sammensætning, som bestemt ikke peger på et velafbalanceret resultat.

Kommissoriet for gruppens arbejde blev beskrevet som følger:

”Konkret forventes ekspertgruppen:

- at skabe overblik over de centrale teknologiske drivkræfter og samfundstendenser på transportområdet
- at beskrive, hvordan drivkræfter og samfundstendenser vil påvirke efterspørgsel efter og udbud af mobilitet på basis af eksisterende viden
- at give bud på, hvor hurtigt forandringerne vil ske

Ekspertgruppen bør i sine anbefalinger have fokus på transportpolitiske beslutninger vedr. såvel person- som godstransport på vej og bane samt med færges og fly, som skal træffes inden for de kommende 5 til 10 år. Ekspertgruppen kommer ikke med forslag til konkrete statslige investeringer. Ekspertgruppen inddrager offentligheden under arbejdet med analysen. Afrapporteringen af arbejdet finder sted i efteråret 2017.”

Ekspertgruppens afrapportering

Ekspertgruppens rapport ”Mobilitet for fremtiden” blev afrapporteret på en konference tirsdag den 13. marts 2018 i Tivoli Hotel & Congress Center med en deltagerliste på 344 personer, så interessen var voldsom. Konferencens forløb var planlagt som følger: Velkomst ved moderator, direktør i Trafikstyrelsen Carsten Falk Hansen, og transportminister Ole Birk Olesen, en kort forventningssession med fem fremmødte transportordførere (S, EL, V, LA og DF), oplæg ved Buus Kristensen og de øvrige fem medlemmer af ekspertgruppen, skriftlige spørgsmål fra salen til eksperterne, paneldebat med transportordførerne, hvor K nu også var deltager, spørgsmål til politikerne og afslutning ved ministeren. Betydningfuldt nok var der ikke politikere fra RV, SF og Alternativet. Oplæg var delt mellem eksperterne i overensstemmelse med de regionalt inddelte temaer, som eksperterne har haft fokus på: trafikken mellem byerne, i de største byer, i ringbyerne omkring de største byer og i øvrige byer og landområder. Det store spørgsmål om tidsperspektivet for automatisering og selvkørende biler kunne der - som forventeligt - ikke siges ret meget om med præcision, men udviklingen vil komme gradvist. Det store issue var den vedholdende

og forøgede trængsel omkring de store byer, som vil blive en konsekvens af teknologiudviklingen, mens der var meget lidt fokus på byen som levested for borgerne og slet ikke fokus på forurenings- og klimaproblematikken; det havde klimarådet jo afklaret med Buus Kristensen som medlem i rådets seneste rapport: Elbilen som løsningen. Ekspertgruppens forventning omkring den kollektive transports mulige bidrag til at løse transportudfordringerne i perioden 2015-2030 ses af rapportens tabel 3.7, som peger på en forøgelse af den kollektive transport mod centrum i de fire største byer, mellem byerne og mellem centrum og forstæder, mens den kollektive trafik svækkes mellem de mellemstore byer og på landet og til de mindre byer.

Tabel 3.7 Transportarbejde - kollektiv trafik

		Stigning 2015-2030	Andel af kollektiv transport		Markedsandel i området
		ændring	I alt i DK		Af transport- arbejdet
			2015	2030	2015
A	Centrum 4 største byer	46%	8%	10%	37%
B	Forstæderne, 4 største byer	-2%	6%	5%	9%
C	Mellem centrum og forstæder	16%	16%	15%	34%
D	Mellemstore byer	-13%	1%	1%	4%
E	Land og mindre byer	-24%	5%	3%	5%
F	Mellem byer	37%	28%	33%	31%
G	Øvrig	5%	36%	33%	11%
Hele Danmark		17%	100%	100%	15%

Ekspertgruppens perspektivering og spørgsmål til politikerne blev fremført i form af nedenstående slide:

Refleksioner i forhold til transportpolitikken

1. Mellem byerne: Togets rolle i fremtiden?
 - Når togets fordele bliver mindre og busser bliver billigere
2. Øget trængsel i de større byer! Og flere biler?
 - Hvordan tackler vi, at pladsen bliver endnu mere knap?
3. Kollektiv trafik i tyndtbefolkede områder
 - Offentlig serviceforpligtelse på en ny måde?
4. Pendling i oplandet til de største byer
 - Hvordan styrker vi 'ophængen' til den højklassede kollektive transport?
5. Langdistance godstransport
 - Forandringerne kan komme meget hurtigt, når først teknologien er klar

Det kan åbenbart ikke betale sig at forsyne Udkantsdanmark med kollektiv trafik. På det punkt må vi så håbe, at politikerne – bl.a. via massiv NGO-indsats - kan vækkes til at vende denne skitserede udviklingstendens. I sin afskedssalut opsummerede ministeren rapportens konklusioner, men gik langt ud over anbefalingerne på et centralt punkt: nu skal der satses massivt på investeringer i vejtrafik, for sådan skal trængselsproblematikken i hans optik tackles.

Klimadialog – efterspil hos CONCITO om ekspertgruppens afrapportering

CONCITO inviterede Niels Buus Kristensen til at holde oplæg for en række repræsentanter for udvalgte organisationer, NGO'er og medlemmer af CONCITO om klimaaspektet i forbindelse med ekspertgruppens afrapportering om "Mobilitet for fremtiden". Det uformelle møde fandt sted hos CONCITO i Kattesundet den 15. marts 2018 med Henrik Gudmundsson som vært og ordstyrer. Oplægget fra Niels Buus Kristensen var en gentagelse af hans oplæg på afrapporteringskonferencen to dage tidligere, dvs. uden nye overvejelser omkring klimapolitikken end de forslag om elbiler, som blev bragt til torvs med Klimarådets rapport fra 2017. Men debatten kom alligevel til at handle en del om klima og transport. Blandt de deltagende NGO'er var Det Økologiske Råd ved Jeppe Juul, Cyklistforbundet ved Klaus Bondam og RBT ved Kjeld A. Larsen. Det er selvfølgelig glædeligt, at CONCITO inddrager udvalgte NGO'er i sit fokus på transport og klima, men det er uvist, om der kommer et yderligere udspil.

Kommentarer til forslag til Fingerplan 2017

Afsendt 29. maj 2017 ved Niels Wellendorf

Her har vi primært kommenteret på det manglende indhold for godstransport med jernbane og lokalisering af virksomheder ved banerne samt foreslået medtaget forslag til letbaner i Storkøbenhavn.

Deltagelse i Trafikdage 2017 på Aalborg Universitet 28.-29. august 2017

På Trafikdage 2017 på Aalborg Universitet deltog Leif Kajberg på vegne af RBT.

Evalueringsrapport ses her:

<http://www.trafikdage.dk/evalueringsrapport-2017/>

Evalueringsrapport ses her:

<http://www.trafikdage.dk/evalueringsrapport-2017/>

De årligt tilbagevendende Trafikdage i Aalborg med den medieprofilerede professor Harry Lahrman som primus motor er en af de store transportkonferencer her i Danmark. Det ses af deltagertallene, varigheden, den tematiske mangfoldighed og programstrukturen med opdelingen i emneblokke og parallelt løbende sessioner. Man kommer rundt i mange hjørner af transportverdenen – fra dokumenterede erfaringer med landsbybiler og landsbybusser og forslag til forbedret banebetjening af Viborg Kommune og til analyse af europæernes rejseaktivitet – og nye problemstillinger tages under fagkyndig behandling, eksempelvis transportadfærd: Vejvrede blandt cyklister og bilister. Mange bidrag er forskningsbaserede, og flere præsentationer og seminaroplæg tilsigter at give tilhørerne et overblik over den nyeste viden inden for et specialområde. Der er med andre ord noget at komme efter, også for medlemmer af Rådet for Bæredygtig Trafik (i det omfang vores særdeles beskedne midler tillader det og alt efter, hvor meget idealistiske transportgræsrodder vil spæde til af egen lomme). Fusere og skuffende bidrag forekommer dog også. Og tilmed i indledningssessionen, hvor der desuden var problemer med dårlig lyd kvalitet, der gik ud over deltagerspørgsmål og besvarelsen af disse. Transportminister Ole Birk Olesens åbningshilsen var forstemmende forudsigelig med dens lovsang til bilerne og mantraet om ”vejenes tur”. Mere interessant var Århus-rådmanden Kristian Würtz’ veloplagte gennemgang af den århusianske vision for infrastrukturudbygningen og fremhævelse af fordelene ved bedre sammenhæng mellem statslige, lokale og regionale investeringer. Byudviklingen i Århus vil foregå langs med den nye letbane. Det er planintentionen. Og man fik som tilhører det klare indtryk, at den jyske hovedstad har førertrøjen på. Efterfølgende må man dog nok konstatere – set i lyset af det uventede letbanekaos med forsinket ibrugtagning af letbanestrækninger – at rådmandens cigarføring i Aalborg nok var lidt for høj. Et ekstra trækplaster var i år en tilsluttende jernbanekonference den 29. – 30. august. Første del af denne specialkonference var en jernbanesession, der indgik som en del af Trafikdagens program; anden del omfattede en tur med Nordjyske Jernbaner Aalborg-Hjørring-Hirtshals med besøg i NJ’s remise i Hjørring og med kort besigtigelse af ny station, ny godsterminal og krydsningsstation i Hirtshals. Tredje etape af jernbanekonferencen havde fokus på nyorganiseringen af den regionale togdrift i Nordjylland og perspektiver for den regionale togdrift i Danmark med afstikkere til Sjælland og Vestjylland (Arriva) og med indslag om nye trafiksignaler og situationen, sådan som den tager sig ud i Transportministeriets optik.

Miljøstrategisk Årsmøde 2017 på Aalborg Universitet København

Formålet med initiativet Mijljostrategisk Årsmøde er at sikre en fremadrettet diskussion om bæredygtig omstilling i Danmark på tværs af fagligheder og organisatoriske tilhørsforhold. Mijljostrategisk Årsmøde 2017, som fandt sted den 30. november – 1. december 2017 på Aalborg Universitet i Sydhavnen og igen i år med Michael Søgaard Jørgensen som hoveddrivkraft, var bygget op omkring to parallelle tema-sessioner: kritiske perspektiver på cirkulær økonomi og infrastruktur, ejerskab og demokrati. Fra RBT deltog Leif Kajberg og Keld Simonsen. Der var i modsætning til sidste år ikke programsat oplæg og præsentationer, der beskæftigede sig direkte med bæredygtig trafik, men den del af Årsrapporten (2017), der adresserer Infrastruktur, ejerskab og demokrati (kapitel 2) rummer en række meget interessante synspunkter på privatisering, fælleseje, forbrugereje, afprivatisering/rekommunalisering/genovertagelse af privatiserede offentlige tjenester mv., ejerskabsformer, kommerciel versus politisk styring og forholdet mellem ejerskab og demokrati. Desuden diskuteres effektivitetsbegrebet i relation til grøn omstilling og bæredygtighed. De omtalte eksempler og principdiskussioner med afsæt i hovedsagelig forsyningssektoren og affaldshåndtering kan måske give et supplerende tværfagligt input til diskussionen om statslige kontra private operatører inden for jernbanesektoren, udlicitering af jernbanedrift mv. (og kan måske tillige inddrages i Rådets diskussion af liberaliseringen af jernbanerne i Storbritannien). Kapitel 2 og årsmødets præsentationer og diskussioner indeholder samtidig iagttagelser og læringspunkter, som anfægter den måde, som regering, magtpartier, finansministerielt embedsværk, Moderniseringsstyrelsen og visse mainstream-forskere og -tænketafksmedarbejdere ræsonnerer og argumenterer på. Dvs. tankegods og idéer fra Mijljostrategisk Årsmøde kan samtidig anvendes til en kritisk gennemlysning af nogle af de grundforestillinger, der indgår i gængse samfundsøkonomiske modeller på transportområdet. Årsrapportens to kapitler er baseret på en række rapporter og dialoger med aktører inden for de to hovedtemaer samt på diskussionerne på Årsmødets to dage. Pdf-filen med Mijljostrategisk Årsrapport 2017 er blevet videreformidlet til RBT-medlemmerne. Den fortjener at blive nærstuderet.

Deltagelse i konferencen ”Hvordan skal den ny energiaftale se ud?”

Forud for regeringens udspil til en ny energiaftale afholdt Altinget og Klimarådet i fællesskab en konference den 11. januar 2018 i Nationalmuseets Festsal med titlen ”Hvordan skal den ny energiaftale se ud? Fra RBT deltog Ivan Lund Pedersen, Keld Simonsen og Kjeld A. Larsen. Transportens energiforsyning blev stort set ikke drøftet.

Deltagelse i konferencen Fremtidens transport 2018 hos IDA
Den årlige konference ”Fremtidens Transport”, med IDA, DI Transport, Danske Regioner, Transportøkonomisk Forening, KL og ITS Danmark som arrangører, blev afholdt den 29. januar 2018 hos IDA. Konferencen havde titlen ”**Kommunale og regionale virkemidler til en bedre mobilitet**”. Efter konferencen rundsendte Kjeld

A. Larsen, som deltog som repræsentant for RBT sammen med Leif Kajberg og Keld Simonsen, et referat, hvorfra følgende er sakset:

Dette års (2018) konference i Ingeniørhuset (det tiende af slagsen) havde fokus på Maas, med regioner og kommuner som primære interessenter. RBT havde tiltusket sig tre gratis deltagere til denne overbookede og interessante konference.

MaaS er tidens nøglebegreb i den standende transportdebat. Begrebet har mange dimensioner, men kort opsummeret kan det beskrives som fremtidens vision om at skabe maksimal mobilitet for den enkelte via de teknologiske fremskridt, at komme smartest fra A til B via anvendelsen af blot en enkelt app, hvor forskellige transportmidler integreres og ejendomsretten til transportmidlet (privat eller kollektiv) er underordnet denne mobilitetsmålsætning for individet, og hvor førerløse køretøjer spiller en afgørende rolle.

Konferencen startede med et udenlandsk bidrag ved Sascha Westermann, Hamburger Hochbahn, som med sit oplæg ”International Experience with MaaS solutions” satte rammerne for den overordnede diskussion af MaaS. Som den første i salen fik jeg lejlighed til at stille et overordnet spørgsmål: ”Vi har nu levet med internettet i en række årtier, og hvor man i starten havde store forventninger til en demokratisk samtaleplatform, er rammerne for den demokratiske samtale nu blevet overtaget af nogle få gigantiske internet platforme. Den nuværende optimisme omkring en teknologisk løsning på dagens transportproblemer i form af MaaS får mig til at stille spørgsmålet: Hvem vil komme til at udvikle og eje transportteknologien og dermed bestemme den teknologiske udvikling inden for transportsektoren?” Det er selvfølgelig ikke et spørgsmål som kan besvares på nuværende tidspunkt, men skal få os til at rette opmærksomheden mod kontrollen over samfundsudviklingen i det hele taget.

I et indledende oplæg beskæftigede direktør for Movia Dorthe Nøhr sig med skift som en black box, dvs. det sted i en transport fra A til B, hvor brugeren føler sig usikker og derfor er en hindring for bl.a. det planlagte skift, som Movia via Busnet 2019 opfordrer brugerne til at tilvænne sig i forbindelse med nedskæringen af busdriften til fordel for metro i Region Hovedstaden. Problematikken den sorte boks er blevet præsenteret i en ny undersøgelse, som Movia har bestilt hos konsulentfirmaet Alexandra. Jeg stillede hende et spørgsmål om det fornuftige i at tilrettelægge en transportstrategi med udstrakt brug af skift, når man er vidende om, hvilken uønsket situation denne strategi skaber for ”kunderne”. Hendes svar var meget svævende og lidet konkret.

I sit oplæg ”Mobilitet, vækst og megatrends – de regionale muligheder” kom formand for Region Hovedstaden Sophie Hæstrup Andersen bl.a. ind på samarbejdet med Skåne og hævdede i den forbindelse, at regionen arbejder på at skabe bedre togforbindelser fra Stockholm til København og Oslo til København og videre til kontinentet. RBT/Netværket for Bæredygtig Transport bør tage kontakt med Region Hovedstaden for at få sat fokus på dette grænseoverskridende samarbejde via tog.

Måske det mest interessante oplæg vedrørende den fremtidige styringsproblematik kom på tapetet i spor 2, et af de tre spor, som eftermiddagens program var opsplittet i. Spor 1: Hvordan kan kommuner bruge data i transportplanlægning, spor 2: Fremkommelighed og Mobilitet og spor 3: Fremtidens mobilitet har fokus på cykler og sikkerhed. Det var mest oplagt for mig at følge spor 2, som Johan Nielsen fra KL var vært for. Det omtalte interessante oplæg stod bilbranchens repræsentant Thomas Møller Sørensen for: ”Skal vi købe mobilitet i stedet for biler?”. Han beskæftigede sig med flowet fra fabrikant over importør til forhandler og konstaterede, at de største fundamentale ændringer forekom i første led, dvs. hos fabrikanter og i tredje led, dvs. hos forhandleren. Bilforhandleren bliver mere og mere overflødig, idet bl.a. bilflåder vil blive købt direkte af offentlige og private institutioner hos fabrikanterne. Men den største ændring er ved at komme i gang i første led, hvor netop de store internetgiganter er ved at sætte sig på udviklingen af den software, som skal sidde i bilfabrikanternes førerløse køretøjer. Et gigantisk demokratisk problem i en stadig mere monopoliseret global økonomi.

Et andet interessant oplæg i spor 2 kom fra Mette Olesen fra Nordjyllands Trafikselskab: "Arbejdet hen mod MaaS", hvor tilhørerne på et meget konkret plan kunne se, hvordan man i et fremsynet offentligt trafikselskab forsøger opbygning af en trafikal struktur baseret på en toginfrastruktur som stammen i et transportsystem med vidtforgrene lokalt tilkoblede transporttydelser.

<https://universe.ida.dk/arrangement/fremtidens-transport-2018-kommunale-og-regionale-virkemidler-til-en-bedre-mobilitet-325393/>

Videreførelse af NGO-samarbejdsforum "Netværket for Bæredygtig Transport"

"Netværket for Bæredygtig Transport" blev i 2017 udvidet med et nyt medlem, nemlig Danske Delebiler ved formanden Tommy Olsen, så Netværket nu omfatter følgende otte organisationer: Vedvarende Energi, RBT, NOAH trafik, Cyklistforbundet, Jyder mod overflødige motorveje, Danmarks Naturfredningsforening, Klimabevægelsen i Danmark og Danske Delebiler. Netværket har siden generalforsamlingen april 2017 afholdt to fysiske møder: den 14. august 2017 og den 31. januar 2018, begge hos VE-København i Kompagnistræde 22 B, og tillige syv skype-møder i det forløbne år.

Et udskudt **møde med den ny transportminister Ole Birk Olesen** blev afholdt den 11. maj 2017. Forud for mødet afsendte vore organisationer en opsummering og detaljerede oplæg til de tre hovedtemaer, som vi ønskede at diskutere med ministeren: Udbygning af internationale togforbindelser, elektrificering er mere bæredygtigt end biobrændsler til transport og en bedre samfundsøkonomisk vurdering af vejanlæg. I oplægget rettede vi derudover opmærksomheden på en række andre problemstillinger. Som forventet fik vi ikke høstet meget bifald til vores udmærkede forslag til en mere bæredygtig trafikudvikling over for den superliberale og ret arrogante transportminister, som i øvrigt mødte frem med en række embedsmænd, som han ikke gjorde brug af under mødet.

Netværket har fortsat sin møderække med transport- og klimaordførere fra de partier, som vi opfatter som mulige samtalepartnere i anstrengelserne for at bringe os nærmere en bæredygtig transportpolitik. De debatterede temaer har først og fremmest omfattet følgende: Klimarådets og De økonomiske Råds rapporter om opfyldelse af klimamålsætninger, vedvarende energi i transporten, kommunevalg 2017, motorvejstrafik, bilbeskatning og parkeringsafgifter, samfundsøkonomiske beregninger for transport, internationale togforbindelser, herunder nattogsforbindelser, udlicitering af jernbaner, førerløse S-tog, flytrafik, flyafgifter og planlagt lufthavnsudvidelse, fremme af cykeltransport og cykelmedtagning i togtrafikken, deltagelse i miljøstrategisk årsmøde og intern kommunikation via fælles emailadresse. Netværket har afholdt følgende møder med transportordførere: Andreas Steenberg (RV) den 22. november 2017, Karsten Hønge (SF) og Henning Hyllested (EL), begge den 29. november 2017, og Rasmus Prehn (S) den 31. januar 2018. Vi er enig med politikerne om at holde kontakten fremover, men vil satse på ad hoc situationer.

Indenrigs luftfartsstrategi

Fælles NGO-indlæg til Politiken debat om regeringens indenrigsluftfartsstrategi

En journalist, Knud Vilby, en professor, Inge Røpke og fire NGO'er, Gunnar Boye Olesen fra Vedvarende Energi, Kjeld Allan Larsen fra RBT, Christian Ege fra Det økologiske Råd og Thomas Meinert Larsen fra 350 Klimabevægelsen i Danmark havde den 24. august 2017 et fælles debatindlæg i Politiken debat som reaktion på regeringens nye luftfartsstrategi, som bl.a. skal styrke indenrigsflyvningen, en strategi som blev fremlagt af transportminister Ole Birk Olesen og erhvervsminister Brian Mikkelsen i juli 2017. Debatindlægget havde følgende overskrift:

”Hvad er egentlig regeringens klimaambition? Skandaløse transportstrategier får Danmark til at sakke alvorligt bagud” og omfattede bl.a. følgende passus:

”Lufthavnsstrategien er kun et enkelt element i en trist udvikling. Men den er meget typisk. Danmark er som bekendt et lille land. Med en sammenhængende og effektiv transportpolitik er indenrigsluftfart kun et meget beskedent supplement til de øvrige trafikformer, og antallet af indenrigspassagerer har de seneste år været faldende på grund af bedre alternativer.

Det vil regeringen vende ved at give luftfarten, inklusive indenrigsluftfart, bedre vilkår og få flyafgange med i rejseplanen. Flyselskaberne drømmer om flere passagerer, som dagligt tager fly til arbejde, og regeringen hylder mobiliteten. Sagen er bare, at luftfart er blandt de allermest klimabelastende trafikformer.

Luftfarten får gigantiske indirekte subsidier ved at være fritaget for afgifter svarende til dens miljøbelastning, og indenrigsluftfarten er i Danmark på vej til at blive næsten overflødig. Ved en hurtigere og mere effektiv udbygning af et elbaseret jernbanesystem og gennemførsel af timeplanen med kun 3 timers togrejse mellem København og Aalborg er det næsten kun Bornholm, der vil have et vist behov.”

Cykelpolitik

RBT's arbejde med cyklistfremme

Rådet har arbejdet med at fremme gratis cykelmedtagning i den offentlige transport, mest i regionaltogene, men også i langtursbusser og metro. Omkring et halvt hundrede personer har været kontaktet i arbejdet. Gratis Cykelmedtagning har været et emne i den regionale valgkamp, og gratis cykelmedtagning har været foreslået i høringsvar. Keld Simonsen og Niels Wellendorf har været specielt aktive omkring cyklistfremme.

Jernbane- og letbanepolitik

Arrivamiseren

Henvendelse ved Leif Kajberg til Ole Birk Olesen 20.08.2017

Rådets henvendelse til transportministeren sammenfatter vores kritik af Arriva med henvisning til de mange togaflysninger på Arriva-strækningerne og selskabets manglende evne til at leve op til køreplanen i foråret og hen over sommeren 2017; men der har også i perioder i 2016 været aflysninger af afgange, som tydeligt viser, at Arriva har haft problemer med at gennemføre fuldt togprogram på de strækninger, som man er kontraktligt bundet til at servicere. På ”Borgen” har Andreas Steenberg, MF for De Radikale og medlem af Folketingets Transportudvalg fulgt op på kritikken. Rådet har løbende været i kontakt med Andreas Steenberg om Arriva-sagen. Rådet er

fortsat optaget af at få undersøgt, hvorledes Arriva indregner aflysninger i sin forsinkelsesstatistik, som stort set peger på op mod 100 % rettidighed.

Seminar om indenlandsk gods på jernbane

Seminaret, som blev afholdt den 22. november 2017 hos IDA, var det 3. som NJS og IDA Rail har afholdt med to års mellemrum. Igen med en række gode indlæg om hvordan man kan få mere gods på banen. Fra Norge var der indlæg om den måde man har organiseret godstrafikken med egen salgsafdeling. Banedanmark er også på vej med en ny organisering, hvor man vil forsøge at blive bedre til at få godsoperatørernes ønsker opfyldt. Hertil en ny samarbejdsorganisation hvor Banedanmark, godsoperatørerne og andre aktører mødes for at drøfte forhindringer og løsninger. I seminaret deltog fra RBT Niels Wellendorf, Ole Iskov og Poul Kattler

<https://universe.ida.dk/arrangement/seminar-om-indenlandsk-gods-paa-jernbane-324848/>

Bilafgifter

Pressemeddelelse i anledning af de igangværende forhandlinger om finansloven

RBT og NOAH-Trafik afsendte den 5. december 2017 en fælles henvendelse til Folketingets partier i forbindelse med en kommende finanslov, hvor afgiftslettelser på luksusbiler var til forhandling. Henvendelsen indledtes som følger:

Regeringen og Dansk Folkeparti fører en trafikpolitik med ”astronomiske” (beskrivelse fra aktuel TV-reklame for Mercedes) afgiftslettelser på luksusbiler, som kun er til gavn for bilbranchen og rige danske bilkøbere. Eksempelvis er afgiften på en BMW 7-serie på 2 år nedsat med 249.200 kr. Disse afgiftslettelser betyder for perioden fra 2016 til 2025 et umiddelbart skønnet indtægtstab for den fælles statskasse på omkring 26 mia. kr. Derefter en varig effekt på omkring 2,5 mia. om året.

Samtidig udsultes den kollektive trafik og taksterne stiger og stiger. Dertil kommer beslutning om højere hastighedsgrænser på en del af vejnettet. Flere og større biler, mere støj og forurening, flere ulykker, større energiforbrug, øget klimabelastning og trængsel er en sikker følge af den nuværende trafikpolitik.

Det bliver sværere og sværere at være en miljøbevidst dansker, der bruger den kollektive trafik og cykel i den daglige trafik.

Henvendelsen ses her:

<http://baeredygtigtrafik.dk/nyheder/320-astronomiske-afgiftslettelser-for-luksusbiler>

Hovedstadsregionen

Deltagelse i konferencen Letbanen – Vækst for milliarder

Konferencen, som var arrangeret af LOOP CITY i samarbejde med Omegnens Tværpolitiske Letbaneforum, blev afholdt den 2. juni 2017 i Fællessalen på Christiansborg med Niels Krause-Kjær som ordstyrer. Konferencen satte fokus på to hovedtemaer: 1/ Anlægsinvesteringer for milliarder – behovet for arbejdskraft og samarbejde og 2/ Fremtidens intelligente by, visionerne og behovet for arbejdskraft og

samarbejde. Arrangementet blev afsluttet med en politikerpaneldebat med deltagelse af regionsrådsformand Sophie Hæstrup Andersen (S), tre borgmestre fra kommunerne i letbanesamarbejdet Michael Ziegler (C), Høje Tåstrup Kommune, Thomas Gyldal Petersen (S), Herlev Kommune og John Engelbrecht (V), Glostrup Kommune, samt næstformand i bestyrelsen for Hovedstadens Letbane Finn Rudaizky (DF). Fra RBT deltog Niels Wellendorf og Kjeld A. Larsen. Det var interessant at overvære en så entusiastisk opslutning fra både oplægsholdere, inklusive Michael Svane, direktør for DI Transport, samt fremmødte politikere. Det lover godt for projektets igangsætning.

Dialogmøde om Region Hovedstadens trafik- og mobilitetsplan

Region Hovedstaden inviterede RBT til dialogmøde den 13. december 2017 i konferencecenteret Charlottet haven på Østerbro om det forberedende arbejde til Region Hovedstadens trafik- og mobilitetsplan. RBT's formand fik udvirket, at også Leif Kajberg og Keld Simonsen kunne deltage. Maria Wass-Danielsen fra Urban Creators var hyret til at stå for forberedelse og varetagelse af ordstyrerrollen. Det er vigtigt for RBT, at vi fortsat har en position som medspiller hos centrale aktører på trafikområdet. Som for andre centrale aktører er øget vækst og mobilitet fortsat naturgivne siamesiske tvillinger, men regionen har også et grønt byliv som et centralt omdrejningspunkt. Under dialogen gjorde RBT opmærksom på sammenhængen mellem cykling og sundhed og London borgmester Sadiq Khan's Mayor's Transport Strategy og Healthy Streets for London.

Aftalen ”Fremtidens togtrafik i Hovedstadsområdet”

VLAK-regeringen indgik sammen med Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti den 13. december 2017 aftalen om ”Fremtidens togtrafik i Hovedstadsområdet”. Regeringen satser på en fremtidig automatisk drift på S-banen baseret på OPP-organisering. En omlægning til automatisk drift vil ifølge aftalen kunne påbegyndes fra år 2021 i forbindelse med færdiggørelsen af det nye signalsystem på S-banen og udrulles i takt med, at DSB's nuværende S-tog udfases og erstattes af nyt førerløst materiel. Aftalen ledsages af tre notater: Faktaark om OPP-organisering af Fremtidens S-tog, Faktaark om erfaringer med udbud og Faktaark om automatisk drift på S-banen. Vi har undret os over RV's deltagelse i aftalen, som blev offentliggjort forholdsvis kort tid efter (den 22. november), at Netværket for Bæredygtig Transport havde møde med Andreas Steenberg, hvor han ikke omtalte RV's holdning til fremtidens S-bane. Der er heldigvis en hel del år til, at aftalen kan påbegyndes og blive ført ud i livet. Heldigvis er Socialdemokratiet ikke tilhænger af, at S-banen skal i udbud.

Borgerdialog og høringssvar vedrørende Forslag til Nyt Byenet fra Movia

I september og oktober 2016 blev det *strategiske* busnet i form af Movias Trafikplan 2016 sendt i høring. Indre By Lokaludvalg afholdt borgerdialogmøde om trafikplanen den 5. oktober, BR godkendte den 15. december et høringssvar til Trafikplan 2016, og i februar 2017 godkendte Movias bestyrelse det strategiske busnet. Nu er turen så kommet til det *lokale* busnet.

Den 5. januar 2018 sendte Økonomiforvaltningen forslag til nyt *lokalt* busnet i høring i lokaludvalg, Ældrerådet, Handicaprådet og Ungeråd KBH fra 5. januar til den 18. februar. I sin høringsskrivelse lagde Økonomiforvaltningen ikke skjul på, hvad hovedformålet med reduktion af Movias buskapacitet går ud på, nemlig at neddroslingen af buslinjer skal tilgodese Metroselskabets økonomi: "Københavns kommune er forpligtet til at tilpasse busnettet til Cityringen for at sikre passagergrundlaget for metroen". I Indre By Lokaludvalg blev borgermødet afholdt den 31. januar i Bethesda med indlæg fra både Økonomiforvaltning og Movia. Der blev rejst mange kritiske spørgsmål til den planlagte reduktion af buslinjer. På baggrund af bidrag fra borgere og lokaludvalgsmedlemmer fik lokaludvalgets Byudviklingsgruppe, hvori RBT's formand Kjeld A. Larsen er en af to tovholdere, til opgave at udforme en skitse til et høringssvar. Et endeligt høringssvar blev vedtaget af lokaludvalget og afsendt den 15. februar til Økonomiforvaltning og Movia. Høringssvaret, som også blev lagt på RBT's hjemmeside, indledes med følgende betragtninger:

"Den overordnede vision mangler.

Det er lokaludvalgets opfattelse, at et veludbygget og velfungerende lokalt busnet er en forudsætning for, at den kollektive trafik kan blive et attraktivt alternativ til private biler.

Det er derfor skuffende, at "Forslag til nyt lokalt busnet" ikke som overskrift har en vision om, hvordan busnettet kan ændres, så åbningen af Cityringen giver den maksimale forbedring af den kollektive trafik.

Det foreliggende forslag sætter i stedet fokus på besparelser eller, som det kaldes, produktivitet og effektivitet.

Forslaget burde indeholde en vision som med flammeskrift fortæller, hvordan busnettet kan udbygges

- til gavn for passagerer med barnevogne
- til gavn for handicappede
- til gavn for ældre, som ikke vil tvinges i metro og derfor ønsker et alternativ
- til gavn for passagerer, der ikke føler sig trygge ved metroens trapper
- til gavn for reduktion af rejsetiderne
- til gavn for reduktion af antallet af skift
- til gavn for reduktion af forureningen etc. etc.

For at et lokalt busnet skal blive opfattet som veludbygget og velfungerende, er det ikke alene nødvendigt, at det lokale busnet har de rigtige forbindelser til det strategiske busnet og metroen og den rigtige linjeføring, men også, at det opfattes som en god oplevelse at køre med en bus.

Ved planlægningen af den offentlige transport bør man således tænke som en bilist, der på nemmest mulig måde skal fra et sted til et andet, for derved at få flyttet bilister til den offentlige transport.

Lokaludvalget foreslår derfor, at forvaltningen og Movia udarbejder en redegørelse for

hvilke ændringer i den offentlige transport, der kan få folk til at skifte fra bil til offentlig transport.

Redegørelsen skal indgå i beslutningsgrundlaget for den politiske stillingtagen til indretningen af det lokale busnet og bør indeholde

- tal for, hvor mange der i hhv. Københavns Kommune og i Region Hovedstaden skifter fra bil til offentlig transport iflg. prognoserne, hvis det foreliggende forslag til busnet gennemføres.
- en analyse af, om det foreliggende forslag fører os væk fra eller nærmere mod den overordnede trafikmålsætning for kommunen: At 33 % af ture med start eller slutpunkt i kommunen skal foregå med kollektiv trafik.
- en undersøgelse af brugergrupper og hvor mange, der vælger metroen fra.”

Københavns og Frederiksberg kommuner

CPH Climate Solutions Annual Conference 28.-29. august 2017

Københavns Kommunes årlige klimakonference, CPH Climate Solutions, Annual Conference, som fandt sted den 28.-29. august 2017 i Industriens Hus, havde som hovedtema ”Cities in Transition for a Sustainable Future” og fortsat fokus på opfyldelse af kommunens Klimaplan 2025 og Klimaplanens Roadmap 2017-2020 om en bæredygtig by. Teknik- og miljøborgmester Morten Kabell og hans forvaltning står som organisator af konferencen, herunder indbydelse til udenlandske og danske oplægsholdere. For RBT deltog Leif Kajberg, Keld Simonsen og Kjeld A. Larsen. Konferencen i 2017 var mere vellykket sammenlignet med forrige år, idet konferencens ramme var indsnævret til et hovedtema: fire tidligere og kommende europæiske Grønne Hovedstæders ledelsesindsats for at reducere byernes kulstoffodafttryk. De indbudte tre byer var således Essen, Nijmegen og Oslo, som blev udvalgt til Europas Grønne Hovedstad i henholdsvis 2017, 2018 og 2019, mens København modtog prisen for 2014. Det indledende panel omfattede således viceborgmester for Essen Simone Raskob, klimadirektør for Oslo Heidi Sørensen, viceborgmester for Nijmegen Harriet Tiemens og teknik- og miljøborgmester for København Morten Kabell.

Ud over fokus på de fire byers konkrete indsats var afsløringen fra Morten Kabells side i den officielle velkomst afsløringen af DTU’s regnefejl i beregningen af bilernes CO₂-udslip i Københavns Kommune den mest interessante information, idet regnefejlen afspejler, at det bliver meget vanskeligt at realisere kommunens klimamålsætning på transportområdet. Politiken ved journalist Flemming Christiansen fik adgang til at bringe den fatale regnefejl til offentlighedens kendskab den 31. august 2017 på avisens forside med artiklen ”Fejl ryster Københavns klimamål”:

”En alvorlig regnefejl betyder, at Københavns Kommune ikke i de kommende år kan nøjes med at fjerne en udledning på 78.000 tons CO₂ årligt fra vejene som hidtil beregnet, hvis et mål om en CO₂-neutral hovedstad i 2025 skal nås.

I stedet skal udledningen fra trafikken ned med 136.000 om året. Det er 70 procent mere end tidligere planlagt. ---

De forkerte tal har kommunen hentet hos Danmarks Tekniske Universitet (DTU), som siden 2009 har publiceret tal for, hvor meget biler generelt udleder per kørt kilometer. Men det regnestykke har taget udgangspunkt i nye og miljøvenlige biler i stedet for den eksisterende bilpark, som jo er af varierende dato og miljøstandard.”

Opfølgning på regnefejl og klimareduktionsmål for transporten

Afsløringen af regnefejlen blev årsag til, at RBT ved Kjeld A. Larsen søgte om indsigt i beregningsgrundlaget for CO₂-udslip fra kommunens transportsektor før og efter konstatering af regnefejlen. Det blev til en længere korrespondance med forvaltningsfolk om først regnefejl og dernæst reduktionsmål for transporten i 2025, som blev afsluttet med et timelangt møde den 25. oktober 2017 med hele tre forvaltningsfolk, heriblandt projektchef Jørgen Abildgaard og chefkonsulent Morten Højer fra Kommunens Klimasekretariat. Det viste sig, at klimaplanens reduktionsmålsætning er baseret på en samlet, men uigennemskuelig, basisfremskrivning for CO₂-udledningen i 2025, offentliggjort i Klimaplanens Roadmap 2017-2020, hvorefter reduktionen er opgjort på forventede hovedindsatser, herunder mobilitet. På andre forureningsområder, eksempelvis NO_x- og partikelforurening, fastsættes den planlagte reduktion ud fra et historisk basisår, eksempelvis 1990 eller 2005, så offentligheden præcist kan afgøre, om man nærmer sig den fastsatte målsætning. Denne mulighed har politikerne og offentligheden altså ikke, når det drejer sig om en kontrol af det fastsatte mål for transportens CO₂-reduktion. Roadmap 2017-2020 kan hentes på nedenstående link.

<https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/9ca8e4ce-9b11-4f63-9bca-a65880de3aa7/0749b787-da8b-489c-b5ab-e24f74803a6c/Attachments/15496763-18890471-1.PDF>

Kommunalvalg 2017

Trafikvalgmøde i København i forbindelse med kommunalvalget november 2017

Vanen tro planlagde og afviklede BRT et trafikvalgmøde onsdag den 8. november i Bethesda forud for kommunevalget den 21. november 2017. Vi besluttede, at vi i forbindelse med 2017 valget kun ville invitere de partier, som efter valget har viljen og magten til at ændre trafikpolitikken i bæredygtig retning, dvs. RV, S, SF, EL og Alternativet. Og det viste sig at være en rigtig god ramme for en mere seriøs debat. Det endelige panel kom til at bestå af Julie Frøhlich fra Socialdemokratiet (efter et sent afbud fra Lars Weiss), Ulrik Kohl fra Enhedslisten, Rasmus Steenberger fra Socialistisk Folkeparti, Mette Annelie Rasmussen fra Radikale Venstre og Fanny Broholm fra Alternativet. Forud for mødet havde Kjeld – med bistand fra den øvrige bestyrelse - udarbejdet en powerpoint præsentation, som omfattede en række spørgsmål inden for fem runder med forskellige temaer: kollektiv trafik på den korte bane, kollektiv trafik på længere sigt, biltrafik og bilparkering, fremme af cyklisme og gang, fredeliggørelse af de indre bydele og endelig en afsluttende runde med temaet:

hvad kan vi blive enige om? Politikerne havde forud for mødet fået tilsendt de udfærdigede spørgsmål, så de havde mulighed for en grundig forberedelse. På selve mødet, som var præget af livlig debat, havde Poul Kattler rollen som minustyrer, mens Hanne Dalhoff Knudsen var administrator af selvbagte rugbrødsmotorer, som blev ret populære. Vi fik ros fra politikernes side, som lovede godt for det fremtidige samarbejde, som vi siden hen tog initiativ til at fortsætte. Af de fem deltagende politikere blev tre efterfølgende indvalgt i BR: Ulrik, Mette Annelie og Fanny

Opfølgende rugbrødsmotorevent på Nørreport Station

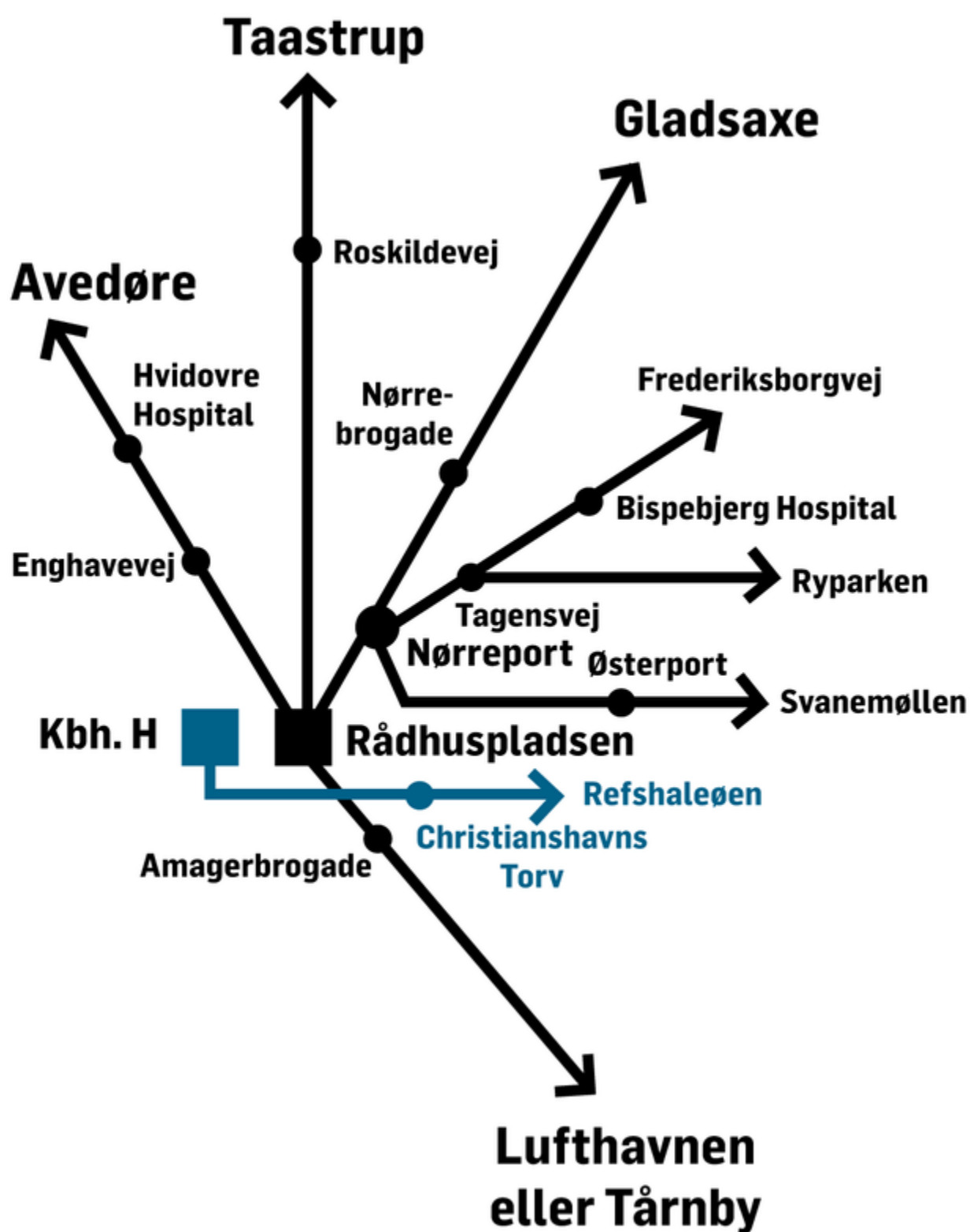
De bearbejdede politikersvar blev præsenteret i form af en event på Nørreport Station fredag den 17. november om eftermiddagen, hvor Sabine Buurgaard Sørensen fra Miljøpunkt Indre By & Christianshavn bidrog med ladcykel og partikelmåler. Hanne havde endnu engang bagt rugbrødsmotorer, som vi kunne anvende som præmier til interviewofre, der svarede rigtigt på spørgsmål om politikernes holdning til udvalgte centrale trafikprojekter, herunder en havnetunnel.

Deltagelse i kommunevalgmode arrangeret af Det Fælles Bedste

Det Fælles Bedste – en samling af danske grønne organisationer – arrangerede en række valgmøder i forbindelse med kommunevalget november 2017, hvoraf et i København, som blev afviklet den 15. november kl. 16-22 i Støberiet på Nørrebro. For RBT deltog Kjeld A. Larsen – som en af syv oplægsholdere - med et oplæg om trafik. Deltagelsen fra politisk hold var ret besked, så udbyttet for RBT var først og fremmest mødet og erfaringsudveksling med en række andre NGO'er.

Enhedslisten: Drop havnetunnellen og byg letbaner i stedet

Som en del af valgkampen offentliggjorde Enhedslistens borgmesterkandidat Ninna Hedeager Olsen i Politiken den 16. november et forslag til et letbanesystem med en række radiallynjer, herunder til den kommende letbane i Ring3 og til Amager. Letbaneprojektet skal ses som et alternativ til en kostbar havnetunnel. I artiklen nævnes blandt tidligere forslag/forlagsstillere, at ”I 2008 kom forslaget fra Rådet for Bæredygtig Trafik, der så det som en mulighed for at bremse kundeflugten fra den kollektive trafik.” Letbanestrategien blev i artiklen skudt ned af trafikforsker Harry Lahrman som en for dyr og fortidig teknologi og peger på førerløse biler og busser i stedet for. Havnetunnellen er han dog også modstander af, da den blot vil øge biltrafikken, og peger på kørselsafgifter som middel til at løse trængselsproblemet. I Politiken ledsagede nedenstående letbaneprojektskitse den offentliggjorte artikel:



Kilde: Enhedslisten

POLITIKEN Grafik

Møde med politikere – opfølgning på kommunevalg

Som opfølgning på kommunevalgsmødet inviterede RBT de samme fem partier til et to timer dialogmøde den 11. april 2018 på vor adresse hos NOAH. Forud for mødet udarbejdede vi et oplæg til politikerne med vægt på følgende temaer: transport og klimamålsætning, forslaget til lokalt busnet, biltrafik og bilparkering, cyklisme og gang samt letbaneforslag. På dialogmødet deltog politikerne Marcus Vesterager, nyvalgt for S, og Klaus Mygind fra SF, Mette Annelie Rasmussen var i Afrika, mens Fanny Broholm fra Alternativet og Zenia Nørregaard fra EL måtte melde afbud i sidste øjeblik. Fra RBT deltog Ivan, Poul, Niels, Hanne, Keld og Kjeld. Fra politiker-side blev der udtrykt ønske om at fortsætte dialogen om et halvt års tid. RBT er besluttet på at fortsætte dialogen.

By & Havns milliardstore metrogæld

Forud for kommunevalget bragte Altinget den 16. november 2017 en kronik med titlen: **”By & Havn er lille rentestigning fra økonomisk kollaps i milliardklassen”** med undertitlen ”Man skal være mere en optimist for at tro, at By & Havn kan betale deres gæld tilbage. Små ændringer i forudsætningerne for By & Havns budgetter kan give København en kæmpegæld. Det kan lamme kommunens økonomi.” Det skriver Knud Erik Hansen (byplanlægger) og Per Henriksen (tidligere politisk rådgiver)”. Forfatterne til denne vel researchede artikel gennemgår hele metrobyggeriets udviklingshistorie, herunder om den akkumulerede gæld på ca. 20 mia. kr., som det kan vise sig at blive vanskeligt at tilbagebetale. I forbindelse med igangsætning af ringmetrobyggeriet blev det daværende Ørestadsselskab delt i to, et byudviklingsselskab By & Havn og et metroselskab. By & Havn fik overført gælden fra metroen og alle Ørestadsselskabets grunde og i 2017 tillige alle grunde fra det tidligere Københavns Havn. Afvikling af den store metrogæld afhænger nu af salg af grunde, som er sat til høje værdier. Det store tikkende problem er, at en rentestigning vil få ejendomspriser og efterfølgende grundpriserne til at falde, hvilket vil vanskeliggøre en gældsafvikling og dermed gøre København til en stærkt forgældet kommune. En tys-tys historie, som By & Havn og Metroselskabet gør alt for at dysse ned.

https://r.search.yahoo.com/_ylt=AwrP4k1j6qtaQ10AaoH7Owx.;_ylu=X3oDMTByMWk2OWNtBGNvbG8DaXIyBHBvcwMyBHZ0aWQDBHNIYwNzcg--/RV=2/RE=1521244899/RO=10/RU=https%3a%2f%2fwww.altinget.dk%2fby%2fartikel%2fby-havn-pantsaetter-koebenhavns-byplanlaegning/RK=2/RS=5ARX65PnK2VhwGruIT88ius2CXw-

Nordhavnsvej, Nordhavnstunnel og Havnetunnel

Skrivelse til de nyvalgte medlemmer af ny Borgerrepræsentationen

I anledning af åbningen af Nordhavnsvejen den 17. december 2017 sendte RBT og NOAH-Trafik en fælles henvendelse til de nyvalgte medlemmer af BR en skrivelse, hvori politikerne indtrængende opfordres til at lade Nordhavnsvejen til 2,9 mia. kr.

være den sidste gigantinvestering i store trafikgenererende vejanlæg i København. Skrivelsen, dateret den 9. december 2017, ses her:

<http://baeredygtigtrafik.dk/mages/2017/Lad-Nordhavnsvejen-vaere-det-sidste-store-bilfremmende-vejprojekt-i-Koebenhavn.pdf>

Cyklistfremme

Niels Wellendorf har udfærdiget et forslag ”**Trafikale forbedringer for cyklister og kollektiv trafik på Østerbro**”, hvori der foreslås en række tiltag til forbedring af cykelforhold på Østerbro, efter at biltrafikken nu forventes at falde som resultat af overflytning af biltrafikken til Nordhavnsvejen. Forslaget blev den 13. februar 2018 sendt til transportpolitikere på Rådhuset, administrationen samt Østerbro og Indre By Lokaludvalg. Forslaget ses her:

<http://baeredygtigtrafik.dk/nyheder/326-trafikale-forbedringer-for-cyklister-og-kollektiv-trafik-pa-osterbro>

Deltagelse i Indre By Lokaludvalg

Kjeld A. Larsen har deltaget i Indre By Lokaludvalg som valgt repræsentant for RBT i en tredje valgperiode, som sluttede med kommunevalget 2017. Kjeld blev på opstillingsmødet til en ny 4-årig valgperiode den 22. februar 2018 genindvalgt til Indre By Lokaludvalg. På RBT's rådsmøde den 26. februar blev Poul Kattler og Hanne Dalhoff Knudsen indstillet som henholdsvis 1. og 2. suppleant for RBT i lokaludvalget. Kjeld har tillige været indvalgt som bestyrelsesmedlem i Miljøpunkt Indre By & Christianshavn fra februar 2017.

Lokaludvalget afholder møder en gang om måneden i Det Grønlandske Hus i Løvstræde. Lokaludvalget har et sekretariat omfattende tre personer med Christian Christensen som kyndig og erfaren sekretariatsleder, for både Indre By og Christianshavns Lokaludvalg, og en flot og velfungerende hjemmeside, hvor borgerne elektronisk kan komme med gode ideer til byens udvikling. I løbet af 2015 etablerede lokaludvalget et elektronisk borgerpanel, som benyttes flittigt. 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.

Lokaludvalget har fundet en rigtig god arbejdsform, specielt hvad angår borgerinddragelsesprocessen. Et ganske stort antal startredegyrelser (går forud for udarbejdelse af lokalplanforslag) og lokalplanforslag forelægges Lokaludvalget, som har brugt megen energi på at arrangere borgerhøringer og udarbejde høringssvar. Københavns bystyre, specielt Teknik- og miljøforvaltningen, er blevet mere åbent for dialog, og et væld af initiativer strømmer ud fra TMF, 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.

Kjeld fungerer sammen med Ingolf Ibus som tovholder for lokaludvalgte 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 2017 og 2018

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 forøgelse af bebyggelsesgraden på eksisterende matrikler, uanset om bebyggelsen er lokaliseret klods op ad eksisterende eller kommende knudepunkter for kollektiv trafik. I planlægningssammenhæng betragtes begrebet stationsnærhed åbenbart som irrelevant, når det drejer sig om regulering af bilistadfærd.

I det forløbne år har arbejdet med at færdiggøre lokaludvalgets tredje bydelsplan, Bydelsplan 2017-2020, krævet en speciel indsats over en længere periode. Set i RBT-perspektiv, og i betragtning af lokaludvalgets brede politiske sammensætning, blev bydelsplanen et fornuftigt produkt. Samtlige bydelsplaner blev introduceret for offentligheden på et møde på Rådhuset den 25. oktober 2017, hvor overborgmester Frank Jensen takkede lokaludvalgene for deres arbejdsindsats. Følgende større temaer og lokalområder med trafikindhold har været udsat for grundig borgerdialog i perioden: Postgrunden, parkeringsredegørelse 2017, luftforurening fra krydstogtskibe og turistbusser, turisme, regulering af Airbnb-udlejning, lokalt busnet 2019 og nattelivet.

For både lokaludvalg og miljøpunkt har luftforureningen fra tunge køretøjer, specielt Movias busser, været et vigtigt indsatsområde. Via egne målinger af luftforureningsniveauet, bl.a. på Nørreport, har Miljøpunktet, i samarbejde med Nørrebro Miljøpunkt, været meget aktiv med at sætte fokus på forureningsproblematikken i pressen så vel som over for Movia og politikerne. Miljøpunktets og lokaludvalgets indsats har bl.a. betydet, at Frank Jensen i forbindelse med kommunevalg 2017 i sit valgudspil lovede at forbyde nye dieselmotorer i København fra 2019.

I 2017 iværksatte Miljøpunktet NaTur i Byen projektet, hvor fokus sættes på udbygning, viden om og anvendelse af byens grønne arealer, et millionprojekt som støttes af Nordeafonden. Den overordnede ledelse af projektet varetages af Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, og Projektet udføres i tæt partnerskab med Life Exhibitions, Growing Pathways samt Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning ved Det Natur- og Biovidenskabelige Fakultet ved Københavns Universitet. Både Københavns og Frederiksberg kommuner er inddraget i projektet.

Internt RBT-arbejde

Organisatorisk

På **generalforsamlingen den 25. april 2017** valgtes følgende til Rådet, som også 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.

Konstituering

På første rådsmøde efter generalforsamlingen den 25. april 2017 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 2017-2018 for RBT blev diskuteret, endelig vedtaget og derefter lagt på rådets hjemmeside.

Arbejdsprogram 2017-2018

Som godkendt på generalforsamlingen den 25. april 2017

1) Flytrafik og planlagt udvidelse af Københavns lufthavn

En kæp i hjulet for udvidelse af Kastrup Lufthavn

RBT vil i samarbejde med andre NGO'ere arbejde for, at den planlagte udvidelse af Kastrup Lufthavn bliver forpurret. I årets løb vil vi afklare, hvad vi kan gøre, hvem der vil være med, og arbejdet sættes i gang, hvis der er opbakning til det. Det bliver formentlig en kombination af en retssag mod staten med henvisning til EU's ratifikation af Parisaftalen - fordi den øgede flytrafik direkte saboterer de mål, Danmark er forpligtet på. Herudover kan arbejdet også omfatte diverse lokale miljøskader. Aktivismen kan antage alle mulige former for at understøtte formålet.

2) Fortsat mobilisering mod iværksættelse af store trafikgenererende vejprojekter, primært en havnetunnel i København og ny midtjysk motorvej

En havnetunnel i København og Hærværksmotorvejen i Jylland er projekter, som er prioriteret i VLAK-regeringens regeringsgrundlag, og arbejdet med iværksættelse af forundersøgelser er påbegyndt. RBT betragter forundersøgelserne som bestillingsarbejde for at have ryggen fri til at komme i gang med anlægsprojekter. RBT skal i den kommende periode bidrage til, at der kommer en bred offentlig debat i gang, hvor der sættes fokus på projekternes bæredygtighed og eksistensberettigelse.

3) Forbedringer af international passagertogs-trafik fra Danmark, både sydpå og nordpå

Togforbindelser sydpå er forringet, men yderligere forringelser truer. Trafikkontrakten tilsiger kun et minimum af frekvens og hastighed mellem Aarhus/København og

Hamburg. Vi kan risikere at komme ned til dette minimum, hvis ikke DSB kommer på bedre tanker. Muligheder for cykelmedtagning til Tyskland og genoptagelse af nattog skal holdes i live. Efter rådets studietur til Oslo vil vi sætte fokus på behovet for opgraderede jernbanestrækninger mellem de nordiske lande og ikke mindst strækningen mellem Oslo, Gøteborg og Malmø. Situationen med øget flytrafik i Europa og reduceret togtrafik er helt forkert, ikke mindst efter COP21. Derfor fortsætter vi det danske og internationale arbejde for denne sag.

4) Meget mere gods på skinnerne

I det kommende år vil RBT se nærmere på, hvordan godstrafikken kan flyttes fra lastbiler til tog. Der skal skaffes plads til godstog til og fra Danmark og internt i Danmark.

Modsætningen mellem godstog og passagertog skal reduceres og vi skal være med til at give stemme for godstransport på skinner, som vil kunne reducere CO₂-udledningerne gevaldigt. Danske havne spiller en væsentlig rolle i denne forbindelse. Rådet har udtalt sig om kommuneplaner og bl.a. argumenteret for sporforbindelser til transporttunge erhvervsområder. I denne sammenhæng vil vi også påtale, at der i forslag til Fingerplan 2017 for Hovedstadsområdet er udlagt mange områder til transporttunge erhverv uden jernbaneforbindelse. Og vi ligeledes gøre opmærksom på, at eksisterende arealer med godsspor og forbindelse til jernbanenettet bør udlægges til områder for transporttunge erhverv. Vigtigt at lokale godstransporter på skinner også sættes på den politiske dagsorden. Konkret støtter vi, at der gives høj prioritet til etablering af dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg. Rådet vil samtidig følge med i visionerne for fremtidens automatiserede godstog.

5) Udbygning af regionaltog i storbyerne

Regionaltog, fjerntog og S-tog er de transportmidler, der er bedst til hastighedsmæssigt at konkurrere med bilerne i storbyområderne.

Derfor vil RBT arbejde for en udbygning af regionaltogsdriften så den kommer på højde med S-togene med hensyn til hyppighed. Dette gælder såvel omkring hovedstaden som i det østjyske byområde (Randers-Århus-Kolding).

Også S-togene i Hovedstaden skal sikres udbygget med bl.a. en ny tunnel under København og overhalingsspor på Nordbanen så der bliver mulighed for såvel flere som hurtigere tog.

Eksempler på udbygning af regionaltogene i hovedstaden kan være en række nye linjer med 10 - 20 min drift:

☐ (Holbæk/Ringsted) - Roskilde - Glostrup - Ny Ellebjerg - Lufthavnen Kastrup - Malmø - Lund,

☐ (Holbæk/Ringsted) - Roskilde - København H - Hellerup - Helsingør, Helsingør - København H - Lufthavnen - Malmø,

☐ Næstved - Køge - Køge Nord - (ny bane) - Ny Ellebjerg - København H

Med gratis cykelmedtagning også i regionaltogene kan ganske store områder dækkes med cykelstationsnær hurtig trafik.

6) Cyklen som bærende transportmiddel, herunder i kombination med kollektiv transport

RBT skal fremme diskussionen af 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. RBT skal særligt arbejde med gratis cykelmedtagning i den offentlige transport, som har vist sig at både give tidsgevinster og økonomiske gevinster.

7) Påvirkning af indholdet af Københavns Kommunes Klimaplan 2025

Rådet skal bide Københavns Kommune i haserne hvad angår opfyldelsen af kommunens Klimaplan 2025 på trafikområdet, herunder arbejde for at satse på letbaner som klimainitiativ. Det stigende bilejerskab i kommunen vil sandsynligvis slå mere igennem på kommunens CO₂-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. Teknik- og miljøforvaltningen har i februar 2017 udarbejdet to ganske fortrinlige transportstrategier, som vi bør bakke op omkring: ”Strategi for delebiler i København 2017-2020” og ”Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025”.

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, der vedrører Frederikssundsvej.

8) Fremme af en offentlig debat om iværksættelse af bæredygtige rammebetingelse i forbindelse med satsning på førerløse biler og øvrige teknologiske fix

Adskillige politikere fra et bredt spektrum af partier giver udtryk for, at førerløse biler er løsningen på fremtidens trafikproblemer. RBT skal i den offentlige bidrage til at få diskuteret nødvendige rammebetingelser i bæredygtig retning ved introduktion af ny teknologi, heriblandt førerløse biler. RBT skal argumentere for, at satsning på ny teknologi skal indrettes på en sådan måde, at følgende bæredygtighedskrav tilgodeses:

1. trængslen reduceres,
2. barriereeffekten over for de øvrige trafikanter og transportformer mindskes,
3. udledning af klimagasser reduceres,
4. trafikens afledte støj- og luftforurening mindskes.

9) Byfortætningens transport-relaterede konsekvenser

I flere kommuner er der planlagt eller gennemført byfortætningspolitikker, fx i forstadskommuner som Dragør og Gladsaxe. I en underskriftsindsamling mod overbebyggelse i Gladsaxe påpeges det, at Gladsaxe Kommunes forslag til ny byplan tillader opførelse af dobbelthuse i 2 etager på grundstørrelser over 1000 m² i villakvarterer. Det vil, anføres det, fuldstændig ændre villakvarterne i Gladsaxe og dermed bl.a. reducere biofaktoren (naturen) og generere øget trafik. Forslaget færdigbehandles i d. 21. juni d.å. i Gladsaxe Kommunalbestyrelse.

Problemet og mareridt er, at konventionelle parcelhusstande i to etager eller tilsvarende sådan som livsstilen og forbrugermønstret ser ud i dag – hvor familier i forstæder og parcelhusområder typisk anskaffer sig to biler i stedet og kun i begrænset omfang cykler og anvender offentlige transportmidler – kan medføre uoverskuelige trafikale problemer med øget kørselsvolumen, øget udledning af CO₂, tiltagende støjgener og forværrede parkeringsproblemer. Og dermed gøre det mindre trygt og attraktivt at cykle og bevæge sig til fods (også for fx skolebørn). Og det er naturligvis helt uholdbart. Rådet vil indledningsvis afdække problemets omfang og forsøge at skabe et overblik over byfortætningstendenser og –politikker og de transportmæssige implikationer.

Der kan være flere holdninger til byfortætning. Det ville være forkert ensidigt at afvise byfortætning over en bred bank. Konforme parcelhuskvarterer skal ikke nødvendigvis henligge totalt uforandrede til evig tid, der bør være rum for nye bebyggelser og bofællesskaber, der fx åbner plads for oldekolle-etablering og flere generationer under samme tag. Og for boliger, der integrerer fx psykisk sårbare unge og yngre. Og for ungdomsboliger og kollegier! Og som præges af bæredygtige transportformer!

10) Opbygning af tal-base

Som baggrundsmateriale skal RBT opbygge en samling af tal – en referencemanual -, der kan underbygge RBT forslag, fx anlægspriser per km for motorvej, togstrækninger, letbanestrækninger og cykelstier, tal for CO₂ udledning, sammenhæng mellem luftforurening og levetid, kostpriser for de enkelte transportformer, og driftspriser for de forskellige transportformer.

11) Videreudvikling af NGO-samarbejdet Netværket for Bæredygtig Transport

Det lykkedes i 2015 at opbygge et netværk på transportområdet Netværket for bæredygtig transport omfattende følgende NGO'er: Vedvarende Energi, NOAH Trafik, Cyklistforbundet, Klimabevægelsen i Danmark, Danmarks Naturfredningsforening, JMOM og RBT. Ud fra devisen at vi står stærkere, når vi står sammen, giver det mening at komme med fælles udspil over for medierne, politikere og private og offentlige transportmyndigheder. Der er indhøstet gode og nyttige erfaringer fra dette netværkssamarbejde, som fortsat skal prioriteres fra RBT's side og således intensiveres i det kommende år.

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. Adskillige punkter er en videreførelse af punkter fra forrige arbejdsprogram, hvilket peger på, at de ændringer på transportområdet, som vi prioriterer at få skabt debat omkring og forsøger at bevæge i bæredygtig retning, har en meget lang tidshorisont. Enkelte punkter er det ikke lykkedes at få gjort noget ved, først og fremmest punkterne 8-10. Adskillige dele af arbejdsprogrammet forsøger vi at realisere inden for det velfungerende NGO-samarbejde Netværket for Bæredygtig Transport. Det gælder primært arbejdsprogrammets punkterne 1-6.

Medlemstal, medlemsinformation og mediekontakt via sociale medier

Med omkring 50 medlemmer primo april 2018 er foreningens medlemstal ret beskedent, og heraf er kun omkring halvdelen kontingentbetalende. Vor praksis med en bedre medlemspleje via udsendelse af et par nyhedsbreve om året vægter vi fortsat højt. Det er lykkedes at få etableret en velfungerende hjemmeside, hvor vores aktiviteter bliver annonceret og vores arbejdsindsats i form af høringsvar, kronikker og læserbreve hurtigt bliver lagt på, takket være Poul Kattlers arbejdsindsats. Via indsats fra især Niels Wellendorfs, Leif Kajbergs og Poul Kattlers 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 alvorligt ønsker at skaffe nye medlemmer, specielt blandt unge og blandt kvinder, skal vores indsats være mere målrettet.

Rådet har i årets løb afholdt otte rådsmøder.

De dominerende og tilbagevendende temaer på rådsmøderne har været følgende: gensidig information om og diskussion af den trafikpolitiske udvikling og udviklingens konsekvenser; VLAKE-regerings trafikpolitiske udspil og aktiviteter; udbygning af aktivitetsområdet for Netværket for Bæredygtig Transport og arbejdsopgaver i forbindelse hermed; planlægning af møder med partiernes transportordførere i Folketinget samt med Københavns nye teknik- og miljøborgmester og transportpolitikere fra Teknik- og Miljøudvalget; de internationale togforbindelser, herunder nattog; erfaringer med udlicitering af jernbaner; privatbanernes forhold; Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032; den planlagte udvidelse af Cph. Lufthavn; fremme af cyklisme, herunder cykelmedtagning i den kollektive transport og opførsel på cykelstier; Oslo som model for grøn byudvikling og vort besøg i Oslo; London borgmester Sadiq Khans "Mayor's Transport Strategy" og "Healthy Streets", visionær transportstrategi for London; planlægning og afholdelse af RBT's trafikvalgsmøde i Københavns Kommune i forbindelse med kommunevalget november 2017; DTU's regnefejl for biltrafikkens CO₂-udslip og klimapolitik i København; Arrivas togeflysninger; deltagelse i Det Fælles Bedste; drøftelse af temaerne etablering af letbanen i Ring 3, flytransport, samfundsøkonomiske modeller og

beregninger, national transportplan, førerløse biler, delebiler og elbiler og luftforurening fra Movias busser; 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 facebookgruppen ”Rådet for Bæredygtig Trafik”; opprioritering af hjemmesiden, udsendelse af nyhedsbrev til medlemmerne og revision af vor folder; planlægning af generalforsamling 2018.

Sekretariatsarbejde

Formandskabets samarbejde fungerer fortsat tilfredsstillende, hvilket har bidraget til kontinuitet i planlægning af rådsmøderne. Vi har fortsat ikke haft kræfter til at iværksætte vore intentioner om at søge finansiel støtte til rådets aktiviteter.

Kjeld A. Larsen - April 2018

Med adskillige bidrag fra øvrige rådsmedlemmer