

Beretning 2007
Fra
Rådet for Bæredygtig trafik

Rådet for Bæredygtig Trafiks syvende ordinære generalforsamling 7. april 2008

“Europe cannot win the fight against climate change unless it ends its love affair with cars and planes, a top European Union agency warned on Monday”(Jacqueline McGlade, 3. marts 2008).

Den trafikpolitiske situation – Miljøåret 2007

2007-2008 har været de store rapporters og forkromede planers tid, internationalt såvel som nationalt – fra energi og infrastrukturplanlægning til klimapåvirkning. Kommissioner er blevet nedsat, rapporter er blevet udgivet for at kaste lys over de store globale og nationale problemer omkring trængsel, energioplægning og drivhusgasudslip.

For Danmarks vedkommende har Infrastrukturkommissionens rapport, tillige med flere energiplaner, både en officiel og flere uofficielle, været mest i fokus. En klimabevægelse på græsrodsplan har fået en opstart. Regeringen derimod har via nedsættelsen af en Klimakommission skudt problemerne med transportsektorens stigende drivhusgasudslip til hjørne. Lokalt har Rådet brugt mest energi på planer for udbygning af ikke-bæredygtig trafikinfrastruktur til de nye byudviklingsområder i Nordhavnen og på Carlsberggrunden.

Bevidstheden blandt såvel politikere som befolkning omkring trængsels- og drivhusgasproblematikken er stadig voksende: udviklingen skal være mere bæredygtig. Men der er en tendens til, at retorikken bestemmer vores målsætning, mens målsætningernes omsætning til nødvendige handlinger forpasses.

Den danske regerings målsætning dirigeres og defineres i stigende omfang internationalt, specielt på EU-niveauet. Det store spørgsmål er, hvem der på det nationale plan er mest fodslæbende, det politiske establishment eller befolkningen. Ofte viser opinionsundersøgelser, at befolkningsflertallet går ind for mere vidtrækkende handlinger end politikerne, at politikerne med andre ord er for tøvende i forhold til befolkningens forventninger. Politikerne er bange for at træde på den store middelklasses privilegier. Formodentlig forholder det sig anderledes: den gensidige afhængighed mellem politikere og middelklasse skaber en handlingslammende alliance. Ovenstående EU-citat rammer lige ind i den handlingslammende problematik: vor kærlighedsaffære i form bil- og flyture.

Den ny retorik rummer et nyt perspektiv omkring krav til trafikudvikling: det bliver nødvendigt at mindske efterspørgslen på trafik, såfremt vi skal reducere klimatruslen. Det interessante ved dette perspektiv er, at princippet realiseres som konsekvens vil betyde et brud med det herskende paradigme for økonomisk udvikling: vækst baseret på en stadig mere globaliseret arbejdsdeling. EU's Miljøagentur har dokumenteret, at

væksten i godstransporten, målt i tonkm, i de gamle EU-15 lande i perioden 1990-2005 har været større end den økonomiske vækst, målt som BNP. Der sker således ingen afkobling mellem godstransportens udvikling og økonomisk vækst, tværtimod. Såfremt selve globaliseringsprocessen udgør en hindring for at opnå en bæredygtig udvikling, så står verden over for et uoverskueligt problem: en stor økonomisk skude, som kun langsomt kan vendes via banebrydende ændringer af samfunds-, herunder infrastrukturen.

Udviklingen har vist, at alliancen mellem politikere og middelklasse kan brydes, nemlig i bysamfund med forholdsvis lavt bilejerskab og stor pendlerbetinget trængsel, som mindsker befolkningens livskvalitet og hindrer livsudfoldelsesmulighederne i bycentret. Det store spring opnås, når en dristig politiker kaster sin politiske karriere ind i interessemodsatningernes kampzone for at vende udviklingen. Eksempler herpå er borgmestrene Cathrine Trautmann i Strasbourg (letbanesystem frem for metro), Ken Livingstone i London (betalingsring, opprioritering af kollektiv trafik og cykling) og Bertrand Delanoë i Paris (Velib-cykel, delebil autolib og mål om at reducere Paris' biltrafik med 40% inden år 2020).

De helt store visioner om bilfri byer sættes nu på tegnebrættet uden for Europa, eksempelvis Dongtan Eco-city ved Shanghai i Kina og Masdar City i Abu Dhabi. I Danmark har landspolitikerne i de store midterpartier langt sværere ved at være i øjenhøjde med den nødvendige udviklingsretning sammenlignet med deres kolleger i de store byer: København, Odense og Århus. Opgaven for græsrodderne består i at skubbe på for at opnå en modalliance af alle gode kræfter, som vil noget andet end hovedstrømmen, der som lemminge med politikerne i spidsen er på den forkerte vej: ud over afgrunden.

Som konsekvens af påvirkningsretningen starter beretningen med begivenheder og aktiviteter på det internationale niveau og slutter med det nationale.

Det internationale niveau

Begivenheder:

FN's Klimapanel offentliggør sin Fjerde Hovedrapport i form af **Synteserapporten** 17. november 2007. Hovedbudskaberne er meget klare, herunder:

”Effekten af menneskelige aktiviteter siden 1750 har været opvarmning af kloden og det er nu meget sandsynligt, at størstedelen af den observerede temperaturstigning siden midten af det 20. århundrede kan tilskrives menneskeskabte udledninger af drivhusgasser.”

”Uden nye tiltag for at modvirke de globale udledninger af drivhusgasser vil væksten fortsætte i de kommende årtier, hvilket medfører yderligere opvarmning (i størrelsesordenen 1,8-4,0° C i dette århundrede) og større ændringer i klimasystemet, end observeret i løbet af det 20. århundrede.”

Udsendelse af flere **EU - rapporter om EU landenes drivhusgasudslip** for perioden 1990-2005:

Annual European Community greenhouse gas inventory 1990-2005 and inventory report 2007, 27. maj 2007

Greenhouse gas emissions trends and projections in Europe 2007, Tracking progress towards Kyoto targets, EEA Report No. 5/2007

Climate for a transport change, TERM 2007: Indicators tracking transport and environment in the European Union, EEA Report, No 1/2008

Greenhouse gas emissions trends (CSI 010) – Assessment published Feb 2008 og

Greenhouse gas emission projections (CSI 011) – Assessment published Feb 2008

Det konstateres, at drivhusgasemissioner fra transportsektoren i de 27 EU-lande for perioden 1990-2005 steg med 26%, og at drivhusgasemissionerne fra transportsektoren i 2005 udgjorde 22% af de 27 landes samlede drivhusgasudslip. Det understreges, at drivhusgasudslippet fra den stærkt voksende internationale fly- og skibstrafik ikke er inkluderet i dette regnskab. En af de mest interessante konstateringer er, at væksten i varetransporten i de gamle 15 EU-medlemslande for perioden 1990-2005 oversteg væksten i BNP, nemlig 30% sammenlignet med 24,5%, hvilket betyder at realiseringen af det indre marked på ingen måde fører til afkobling mellem vækst og transport, tværtimod. At tiltagende globalisering fører til forøget drivhusudslip, at globaliseringen med andre ord er en væsensårsag bag klodens forringede miljøtilstand, vil næppe blive almindelig accepteret økonomisk doktrin på bjerget foreløbig. Men et væsentligt skridt i rigtig retning er TERM rapportens opfordring til medlemslandene: "For at opnå emissionsreduktioner skal foranstaltninger og politiske instrumenter nødvendigvis også rettes mod efterspørgslen efter transport på en seriøs måde". Som konsekvens af denne indsigt konstaterer rapporten: "For at opnå ambitiøse mål på linie med "Bali målsætningen (roadmap)" ville kræve, at væksten i transportmængden begrænses til +4% til -2% for perioden 2010-2020, sammenlignet med en vækst på 15% i scenariet business as usual".

Det konstateres tillige, at Danmark sammen med Italien, Spanien, og Lichtenstein er de eneste blandt de 27 EU-lande, som ikke forventes at nå sit Kyotomål.

Germanwatches klimaindeks

Offentliggørelse af den tyske miljøorganisation Germanwatches rapport The Climate Change Performance Index 2008 om de 56 største klimagasudledernationers præstationer december 2007. I indekset, som bla. bygger på tendenser inden for transportsektoren, er Danmark faldet fra en tidligere flot placering som nummer tre til en 17. plads i 2007.

EU's Klima- og Energipakke, fremlagt 23. januar 2008:

Pakken er et kompleks af direktiver, der kommer med forslag til, hvordan EU kan nå sine målsætninger for at nedbringe CO2 udslippet og øge andelen af vedvarende

energi. Pakken skal forhandles med Europa-Parlamentet og de enkelte medlemslande. Det ny basisår for reduktionsforpligtelser er nu 2005.

EUs overordnede målsætning er, at 20% af unionens energiforbrug i 2020 skal komme fra vedvarende energikilder. Det er forskelligt, hvor meget hvert land skal bidrage. Danmark skal forøge sin andel af det endelige energiforbrug fra 17% i 2005 til 30% i 2020.

Målet for nedbringelse af unionens CO₂ udledning er ikke særlig ambitiøst: 20% sammenlignet med 2005. Der er dog åbnet op for en reduktion på 30%, såfremt den øvrige verden går med i en global klimaaftale.

Det nye udspil er, at en stor del af reduktionerne skal findes i de sektorer, som i dag ikke er omfattet af kvotedirektivet, dvs inden for transportsektoren, landbrugssektoren og private husholdninger. Inden for de ikke kvotebelagte sektorer skal medlemslandene samlet set reducere med 10% i 2020 i forhold til 2005. Danmarks individuelle reduktionsmål er blevet sat til 20%. Så nu må den danske regering oppe sig: selv om transportsektoren individuelt ikke får pålagt en reduktionsforpligtelse, så må transporten i gang med at yde sit bidrag, for ellers skal landbruget og/eller husholdningerne bære en meget betydelig byrde. Nyt er tillige, at EU på medlemsstaternes vegne i fremtiden skal overtage uddeling af kvoter inden for de nuværende kvotebelagte sektorer. Dermed vil perioden med gratiskvoter blive afsluttet.

Hvad transportsektorens energiforbrug angår, så foreslår Kommissionen, at biobrændsler skal udgøre 10% af energiforbruget i hver medlemsstat, og at 2. generations biobrændsler vil tælle dobbelt i målopfyldelsen. Kommissionen bejler til bæredygtigsprincippet i sin biobrændstofpolitik: biobrændslerne skal produceres og anvendes, så de bidrager til at mindske transportsektorens udslip af drivhusgasser, og produktionen af biobrændstoffer må ikke føre til tab af biodiversitet. Den voksende skepsis over for biobrændsler ses tydeligt, men en bæredygtig udvikling baseret på biobrændsler er næppe i sigte.

Rådets handlinger:

Biobrændsler

Brev 1. juni 2007 ved Bente Hessellund Andersen til Britta Thomsen, EU-parlamentariker, i forbindelse med dennes udkast til ordfører-rapport, som bl.a. handler om transport og især biobrændsler til transportforhold. Bente, som skriver på vegne af NOAH-Trafik, NOAHs Fødevarer- og Landbrugsgruppe samt RBT, advarer mod brugen af biobrændsler i transportsektoren

Deltagelse i **debatmødet "EU's 2-graders mål – løs retorik eller fast politik"**, organiseret af NOAH, 21. november 2007

"One small step" - Nordisk Bæredygtighedskonference i Odense september 2008

Formålet med Odense konferencen defineres som: **Klima – handlinger!** Der skal sættes fokus på handlinger på lokalt niveau, der modvirker at klimaændringerne forværres.

Forud for konferencen sammensatte Odense Kommune fem ekspertgrupper, som på ekspertworkshops i Odense 28.-29. februar 2008 fik til opgave at udvælge handlingsmuligheder inden for gruppens ”spor”. De opstillede handlingsmuligheder skal præsenteres og diskuteres og dermed udgøre kernen i bæredygtighedskonferencen til september. De fem bæredygtigstemaer (”spor”) er Transport og mobilitet, Energieffektivitet og vedvarende energi, Byplanlægning og byggeri, Biodiversitet som klimaregulator og Forbrug.

Ekspertgrupperne omfatter repræsentanter fra statslig og kommunal administration, forskningsinstitutioner, konsulentgrupper og græsrodsorganisationer, helst med repræsentanter fra alle fem nordiske lande.

Kjeld A. Larsen deltog som græsrodsrepræsentant i Transport og mobilitetsgruppen, som har ni medlemmer med Henrik Gudmundsson fra Danmarks TransportForskning som formand.

Den største glæde ved at deltage i ekspertgruppen var oplevelsen af den store enighed blandt alle typer af eksperter om, hvordan fremtidens bysamfund bør indrettes i bæredygtig retning, og hvilke handlinger der skal iværksættes på transportområdet, på kort og på lidt længere sigt, for at nå frem mod den opstillede vision.

Statslige/nationale niveau

Begivenheder:

Machiavellis formel: Underbudgetterede omkostninger + overbudgetterede indtægter = Vedtagelse

Ny formel opstillet af **Bent Flyvbjerg** i dennes doktorafhandling om vedtagelsen af de store megaprojekter i Danmark, eksemplvis Storebæltsforbindelsen, Ørsundsforbindelsen, metroen og DR Byen. Afhandlingen, som forsvarede 8. juni 2007, viser, hvordan politikere, embedsmænd og forretningsfolk bag projekterne på Machiavellisk vis underbudgetterer omkostninger og overbudgetterer indtægter for at få deres projekter vedtaget. Metroen er et illustrativt eksempel: Projektet blev 151% dyrere og med ca. 40% færre passagerer end forudsagt. En tilsyneladende god investering blev en finansiell katastrofe.

Regeringsoplæg ”Grønt ansvar”

Regeringen fremlagde i juni 2007 debatoplægget ”Grønt ansvar” om en strategi for bæredygtig udvikling i Danmark. Oplægget indeholder bl.a. en klimagasreduktionsmålsætning for transportsektoren: Transportsektorens CO₂-udslip skal reduceres med 25% i 2030 i forhold til 1988. Den skitserede målsætning blev siden hen omformuleret til et mindre forpligtende ”pejlemærke”.

Trafikoplæg fra Venstre "Frihed og fremdrift"

Venstre udsender i juni 2007 et nyt trafikoplæg "Frihed og fremdrift, Et oplæg om investeringer i Danmarks trafikale infrastruktur". Oplægget skal fungere som arbejdsprogram for, hvordan Venstre forestiller sig at de trafikale problemer løses i de kommende 10-15 år. I oplægget lægges hovedvægten på udbygning af vejnettet, mens hverken miljø eller klima nævnes.

National cykelstrategi

Transport- og Energiministeriet udsender i juni 2007 udspil til ny national cykelstrategi. Med kommunalreformen har staten overtaget mere end 2.000 tidligere amtsveje og er dermed blevet ansvarlig for investeringer i infrastruktur til cyklister. Til indsatsen på den nationale cykelinfrastruktur er afsat det enorme beløb på ca. 25 mio. kr til at sikre en forbedring af fremkommeligheden og trafiksikkerheden. Med Vejdirektorates egne priser svarer dette eksempelvis til anlæg af ca. 10 km dobbeltrettet stianlæg i eget tracé (Cykelviden juni 2007)

Nyt regeringsgrundlag på energi- og klimaområdet efter valget november 2007

Afsnittet om transportsektoren rummer ingen nye konkrete initiativer til CO₂-reduktion, ud over at ville indføre påbud til olieselskaberne om, at mindst 5,75% af det samlede brændstofsforbrug i 2010 skal bestå af EU-certificeret biobrændstof. Det anføres, at målet er at øge andelen til 10% i 2020. Endvidere vil regeringen afgiftsfritage brintbiler og forlænge den nuværende afgiftsfritagelse for elbiler frem til 2012.

Ny Transportminister bliver Carina Cristensen, fra Det konservative Folkeparti

Offentliggørelse af Infrastrukturkommissionens betænkning 10. januar 2008.

På pressemødet holdt transportminister Carina Christensen en tale om regeringens positive modtagelse af kommissionens betænkning.

Ministeren annoncerede, at regeringen samtidig med udarbejdelsen af en investeringsplan for transportinfrastrukturen vil udarbejde en strategi for reduktion af transportsektorens CO₂-udledning. Denne handling ser RBT frem til med stor spænding.

Samtidig offentliggjorde **Danmarks Naturfredningsforening** sin **Mindretalsudtalelse**, underskrevet af direktør Gunver Bennekou, der har siddet som DNS repræsentant i kommissionen. Opsummeringen fra Gunver Bennekou lyder: "Jeg kan ikke støtte Infrastrukturkommissionens betænkning og anbefalinger. Jeg har ønsket arbejdet baseret på en vision om, at der skal ske en kraftig reduktion af CO₂ udledningen fra transporten, og at transportens påvirkning af natur og miljø reduceres."

Den nyvundne frihed for kommissionsmedlemmerne benyttes af **Bent Flyvberg**, som i et **debatindlæg i Politiken** 10. januar bl.a. udtalte:

”Infrastrukturkommissionens rapport udkommer i dag, men det er et halvt arbejde, fordi kommissionen ifølge sit kommissorium **ikke måtte beskæftige sig med prisen på transport**. Rapporten indeholder derfor heller ikke effektive løsningsforslag for de to vigtigste aktuelle udfordringer, nemlig trængsel og klima. Danmark sakker dermed endnu en gang bagud på transportområdet i forhold til vores nabolande”.
”Det har været lettere surrealistisk at deltage i en kommission besat med førende økonomer og erhvervsfolk og så få direkte forbud mod at diskutere det mest centrale begreb i økonomi, nemlig pris.”

Københavns overborgmester **Ritt Bjerregaard** udtalte sig ligeledes til pressen på udgivelsesdagen med bl.a. denne replik: ”Det er ikke seriøst, at politikerne giver kommissionen **forbud mod at undersøge trængselsafgifter**. Jeg er bange for, at det i eftertiden er, hvad man vil huske Infrastrukturkommissionen for – at de fik mundkurv på”. Politiken 10. januar 2008.

Udsendelse af **rapport fra Økologisk Råd**: ”Reduktion af biltrafikkens klimapåvirkning – hvad Infrastrukturkommissionen overså”, 10. januar 2008, forfattet af Johan Nielsen og Christian Ege.

Rapporten blev udarbejdet som indspil til **seminar** med titlen ”**Infrastrukturkommissionen og klimaet** – kan kommissionens forslag forenes med krav om bæredygtighed?”

Kattegatbro:

Diskussionen om en fast forbindelse over Kattegat diskuteredes allerede før offentliggørelsen af Infrastrukturkommissionens rapport. Infrastrukturkommissionen betragter ikke en fast forbindelse som en god løsning på landets trafikale problemer, men et politisk flertal udviser i december 2007 interesse for at finansiere en undersøgelse af Kattegat-forbindelsen

En række rapporter om Danmarks drivhusgasudslip

International søfart:

Rapport fra IMO, den **Internationale Skibsfarts Organisation** om den internationale søfarts CO₂-udledning november 2007.

Rapporten, udarbejdet af Intertanko, viser, at den internationale søfarts samlede årlige CO₂-udslip er på 1,2 mia. tons, hvilket er ca. dobbelt så meget som tidligere vurderinger. Dansk Rederiforening anslår, at Danmark står for 5% af søfartens CO₂-udledning.

Siden hen har diskussionen drejet sig om, hvordan dansk udenrigssøfarts brændselsforbrug og drivhusgasemissioner skal beregnes, og i hvilket omfang danskejede skibes udslip skal indregnes i det danske drivhusgasregnskab.

Danmarks Miljøundersøgelser ved Morten Winter udgave i januar 2008 en rapport om brændstofforbrug og emissioner fra søtransport: "Fuel consumption and emissions from navigation in Denmark from 1990-2005 – and projections from 2006-2030", Faglig rapport nr. 652, hvor Energistyrelsens beregninger og prognoser for brændstofsalg til international søtransport tages som udgangspunkt for beregning af søtransportens emissioner. Da Energistyrelsens basisfremskrivning forventer et konstant brændstofsalg 2006-2030, vil der heller ikke ske ændringer i søtransportens emissioner.

Energistyrelsens beregninger af Danmarks energiforbrug i forbindelse med udenrigssøfart tager udgangspunkt i danske olieselskabers leverancer til udenrigssøfart. I **Energistyrelsens prognose** for Danmarks energiforbrug frem til 2030 fremskrives brændstofleverancerne til udenrigssøfart konstant med observationen fra seneste statistikår. Argumentet herfor er, at raffinaderikapaciteten er konstant. (Korrespondence med fuldmægtig Morten Werner fra Energistyrelsen, 10. marts 2008)

Ifølge fremskrivningen vil udenrigssøfartens energiforbrug derfor udgøre en faldende andel af Danmarks samlede energiforbrug, til trods for en voksende global søtransport og et stort bidrag fra den danske søfartsflåde.

Energistyrelsens scenarierapporter:

7. februar offentliggjorde Energistyrelsen to endelige scenarierapporter på sin hjemmeside: "Danish Greenhouse Gas Reduction Scenarios for 2020 and 2050", udarbejdet af Ea RISØ DTU samt "Scenarier for danske drivhusgas reduktionstiltag i 2020 og 2050", udarbejdet af COWI. De to konsulentrapporter var blevet offentliggjort i form af "endelige udkast" på Energistyrelsens hjemmeside i januar 2008, fremprovokeret af dagbladet Informations afsløring af forsøg på hemmeligholdelse af scenarierne forud for de energipolitiske forhandlinger mellem Klima- og energiminister Connie Hedegaard og Folketingets partier om en ny dansk energistrategi. Energirapporterne blev bestilt tilbage i august 2006 og første gang afleveret til energistyrelsen i maj 2007. De endelige udgaver er baseret på en revision af Energistyrelsens egen, helt nye basisfremskrivning af Danmarks energiforbrug. Udgangspunktet for scenarie-rapporterne har været at beskrive, hvordan Danmark kan nå et mål på 30-40% reduktion af drivhusgasudslippet i 2020 samt på 60-80% reduktion i 2050, begge mål sammenlignet med niveauet i basisåret 1990, ved at skifte det nuværende energisystem ud med systemer, der i højere grad er baseret på vedvarende energi, og hvor der satses intensivt på energibesparelser.

Fra Energistyrelsens opsummering citeres følgende: "Projektets tredje hovedkonklusion er, at transportsektoren er et vigtigt element i imødekommelsen af ambitiøse

danske klimamålsætninger. Teknologier som brint, el og hybridbiler synes ved første øjekast kun at kunne finde behersket anvendelse, fordi de er relativt dyre per reduceret ton. Men specielt med forbedringer i batteriteknologi synes disse transporttiltag på lidt længere sigt at kunne levere ganske betydelige reduktionspotentialer til fordelagtige omkostninger". Kaj Jørgensen fra RBT har haft en finger med i spillet som ekspert på brændstofteknologiområdet.

Klimarapport fra Greenpeace

Januar 2008 offentliggjorde Greenpeace en rapport "Nedtrapning af CO₂-udslippet. Et målrettet scenarie udarbejdet for Greenpeace af Klaus Illum, ECO Consult". Scenariet er udarbejdet på Informations anmodning. På transportområdet opererer planen med, at den kollektive transports andel øges til godt en femtedel, samtidig med at mange busser elektrificeres og spurvogne indføres i større byområder. En stigende andel af bilparken skal udskiftes med først hybrid- og siden rene el-biler.

OECD rapport kritiserer dansk miljøpolitik i perioden 1999 til 2007:

Ifølge OECD økonomernes rapport "OECD Environmental Performance Reviews, Denmark" fra januar 2008 står store dele af den danske miljøpolitik i de seneste otte år siden udgivelsen af sidste rapport til dumpekarakter. Det fremhæves specielt, at man fra den danske regerings side har undladt at gøre noget ved bilernes stigende energiforbrug: "Selvom transportsektoren står for en tredjedel af energiforbruget i Danmark og har den hurtigste vækst i energiforbruget, så er området eksplicit blevet udelukket fra den politiske aftale i juni 2005 vedrørende en bedre energieffektivitet". Rapporten peger på de mange negative omkostninger af den førte transportpolitik: De miljømæssige omkostninger af transporten er i størrelsesordenen 9-13 mia. kr årligt, hvoraf de 5-9 mia. skyldes støj, og de 4 mia. skyldes luftforurening og klimapåvirkning. Kritikken retter sig tillige mod den skæve prioritering af transportformerne: "Transportpolitikken sigter hovedsageligt mod at forøge eller opgradere infrastrukturen på vejene, mens indsatsen er utilstrækkelig når det gælder modernisering og forbedring af det danske jernbanenet". Blandt OECDs mange anbefalinger til løsning af transportsektorens problemer nævnes roadpricing og parkeringsafgifter for at begrænse brugen af personbiler i byområder, indførelse af lavemissionszoner i byerne, større brug af miljøafgifter, opgradering af jernbanenettet, en national cykelstrategi og udarbejdelse af en plan for bæredygtig transport.

Regeringen indgår bred energiaftale 21. februar 2008

Alle partier, med undtagelse af Enhedslisten, indgik efter lange forhandlinger en bred, men uambitiøs energiaftale, specielt på transportområdet. Aftalen tager udgangspunkt i EU's byrdefordeling, som den kom til udtryk i Klima- og Energipakken, fremlagt 23. januar 2008, men mens Klima- og Energipakken gælder frem til 2020, dækker den danske aftale kun for perioden 2008-2011.

Frem til 2011 er målsætningen, at energiforbruget skal falde med 2% sammenlignet med 2006, og den vedvarende energis andel af bruttoenergiforbruget skal udgøre 20% i 2011, dvs en stigning fra de 16% i 2005.

På transportområdet følger aftalens målsætning nøje EUs målsætning for brændstofanvendelse: biobrændsler skal udgøre 5,75% i 2010 (og 10% i 2020) af brændstofforbruget i landtransporten. Aftalen rummer gamle regeringselementer om afgiftsfritagelse for brintbiler og elbiler. Transportsektorens drivhusgasproblematik skydes endnu engang til hjørne: Der skal udarbejdes en strategi for CO₂-udledning fra transportsektoren som opfølgning på Infrastrukturkommissionens arbejde.

Et ledsagende **Faktaark - Transport** understreger udfordringerne fra transportsektoren med al sin tydelighed: Fra 1990 til 2006 steg energiforbruget til transport med 27,3%, mens CO₂-emissionerne fra transport i samme periode steg med 27%. Vejtransporten forbrugte i 2006 77,4% af transportsektorens energiforbrug, og transportsektoren tegnede sig i 2006 for 30,4% af Danmarks samlede CO₂-emissioner.

Udpegning af regeringens Klimakommission 2. marts 2008

I alt 10 eksperter blev udpeget af regeringen til at sidde i den bebudede Klimakommission som opfølgning på Infrastrukturkommissionens manglende arbejde vedrørende transportsektorens drivhusgasudslip. Kommissionen skal komme med en rapport i 2010 med bud på, hvordan Danmark bliver uafhængig af fossile brændsler. Kommissionens formand er Katherine Richardson, prodekan ved Det Naturvidenskabelige Fakultet på Københavns Universitet. Eksperterne har kompetencer inden for økonomi, klima, energi, transport og landbrug. Klimaeksperten er Dorthe Dahl-Jensen, Niels Bohr Institutet og transporteksperten er Niels Buus Kristensen, leder for trafik- og transportforskningen på DTU. Niels Buus Kristensen er helt givet ikke RBTs bedste bud på en kandidat, som tænker trafik i bæredygtig retning. Han har især arbejdet med værdisætning af transport og transportsektorens eksternaliteter. Han er blevet fortaler for roadpricing, men går ikke ind for etablering af betalingsring. Hans tiltro til at kollektive transportmidler kan løse en væsentlig del af fremtidens transportopgaver er beskeden.

Stiftelse af Klimabevægelsen 2. marts 2008

Både Bente Hessellund Andersen, som repræsentant for NOAH, og Kjeld A. Larsen, som repræsentant for RBT, deltog i dannelsen af græsrodsorganisationen Klimabevægelsen.

Begge blev skrevet op som videnspersoner i Klimabevægelsens "Viden-gruppen".

Det Miljøøkonomisk Råds Miljørapport:

Det Miljøøkonomiske Råd offentliggjorde sin første og foreløbige rapport "Økonomi og Miljø 2008. Diskussionsoplæg" 12. marts 2008.

Den endelige rapport forventes offentliggjort 14. april 2008.

Professor Eirik Schrøder Amundsen, som er nordmand, blev udnævnt til Danmarks nye miljøvismand i spidsen for Det Miljøøkonomiske Råd og indtrådte i Det Økonomiske Råds formandskab fra 1. juli 2007. Udnævnelsen er en konsekvens af sammenlægningen af det af Lomborg ledede Institut for Miljøvurdering med Det Økonomiske Råd.

I rapportens opsummering forekommer følgende konklusion vedrørende 24 undersøgte miljøindikatorer:

”En forbedring i miljøtilstanden kan dokumenteres for 17 ud af de i alt 24 indikatorer. Stagnation og forværring i miljøtilstanden kan dokumenteres for hhv. to og fire indikatorer. I et tilfælde er den historiske tendens ikke vurderet. Ud af de 17 indikatorer, som historisk viser en positiv udvikling, ses på nuværende tidspunkt en stagnation eller forværring i 12 tilfælde. Den mest udtalte forværring i miljøtilstand, både historisk og nu, ses for partikelkoncentrationen, udledning af drivhusgasser, areal af lysåben natur, torsk i Nordsøen og samlet affaldsmængde”.

P.t. går det således den forkerte vej for miljøet. Rapporten rummer ikke noget særskilt kapitel om transport.

IDA's og CASA's Miljøindikatorrapport

Ingeniørforeningen i Danmark og analyseinstituttet CASA besluttede i efteråret 2007 at samarbejde om at udarbejde en indikatorrapport: ”Grøn indikatorrapport – en kritisk rapport om miljøindikatorer”, som blev udgivet januar 2008.

Rammen for rapporten er regeringens strategi for bæredygtig udvikling: ”Danmarks nationale strategi for bæredygtig udvikling – Fælles Fremtid – udvikling i balance” fra 2002. Rapporten er udarbejdet af Karl Vogt-Nielsen og Pernille Hagedorn-Rasmussen, begge CASA.

Rapportens hovedkonklusioner lyder, at der mangler indikatorer med relation til Danmarks ressourceforbrug set i et internationalt perspektiv, at der hos Danmarks Statistik ikke længere foretages en opdatering af en lang række miljødata, og at det på en lang række områder er gået tilbage med miljøindsatsen. I modsætning til Det Miljøøkonomiske Råds Miljørapport omfatter Miljøindikatorrapporten et stort afsnit om transport, der sammen med klimaafsnittet er rapportens mest omfattende.

På et diskussionsmøde ”Hvordan får vi vendt skuden på miljøområdet” 4. marts 2008 i Ingeniørforeningen blev Miljøindikatorrapporten præsenteret via et oplæg fra rådsmedlem Karl Vogt-Nielsen.

Rådets handlinger:

”Transportsektoren kører frihjul med hensyn til at nedbringe udslippet af drivhusgasser – nu må kommunerne træde til!”

Pressemeddelelse udsendt 6. juni 2007 som resultat af en vedtagelse på generalforsamlingen i april.

Ideen i pressemeddelelsen er, at kommunerne er det vigtige niveau mellem staten og borgerne for at få igangsat en reduktion af drivhusgasudslippet, hvorfor Folketinget gennem lovgivning skal pålægge kommunerne at forpligte sig til at lave målsætninger, der bidrager til nedbringelse af drivhusgasudslip fra transportsektoren. I pressemeddelelsen fremføres en række tiltag på transportområdet, som kan bidrage til at realisere en sådan målsætning

Infrastrukturkommissionen:

Møde om Infrastrukturkommissionen hos Danmarks Naturfredningsforening 8. maj 2007.

Deltagelse ved Bente Hessellund Andersen og Kjeld A. Larsen fra rådets side, Ivan Lund Pedersen som repræsentant for NOAH

Åbent brev til trafikpolitikere og Infrastrukturkommissionen 18. maj 2007:

Opfordring til ikke at give efter for Vejdirektoratets forslag om nye store vejanlæg: Danmark har store veje nok. Ved Ivan Lund Pedersen, Bente Hessellund Andersen og Kjeld A. Larsen

Åbent brev til Folketinget, Infrastrukturkommissionen og Transport- og energiminister Flemming Hansen 9. august 2007 om forskellige transportformers arealkrav:

”Letbaner, anden banetrafik og cykeltrafik bruger kun lidt plads og er derfor fremragende til at løse trafikproblemer. Biltrafik fylder absolut mest af alle transportmidler og er derfor uegnede til f.eks. at sørge for transport af pendlere til vore store byer”. Ved Kjeld A. Larsen og Ivan Lund Pedersen

Svar fra Flemming Hansen, dateret 31. august 2007, som viser, at ministeren ikke er nogen varm fortaler for letbaner. Gennemførelsen af metroprojektet Cityringen vil i følge ministeren betyde et markant løft af den kollektive trafik og medvirke til at skabe et attraktivt alternativ til biltrafikken.

Deltagelse i Infrastrukturkommissionens midtvejskonference 22. august 2007

Traditionel trafikplanlægning var dominerende tema: udbygning af motorvejs-systemet mod Hovedstaden og i trekantsområdet i Østjylland. To væsentlige transportpolitiske områder på omkostningssiden var på forhånd tabu: kørselsafgifter og drivhusgasudslip. Fremlæggelsen var nøje orkestreret: formanden Birgit Aagaard-Svendsen fremlagde hovedkonklusionerne, nogle få udvalgte medlemmer fokuserede på specifikke områder, herunder Kim Graugaard fra DI, som foreslog betalings-motorveje, mens kritiske kommissionsmedlemmer havde taleforbud. Både Kjeld A. Larsen og Ivan Lund Pedersen havde kritiske indlæg, som kun meget sparsomt blev refereret i medierne.

Kommissionsmedlemmet **Gunver Bennekou**, direktør i Danmarks Naturfredningsforening fremkom d. 10. oktober med en **kritik af Infrastrukturkommissionen om at løbe fra CO2-problematikken**.

Rapport om Infrastrukturkommissionen til pressen, 4. december 2007, forfattet af Ivan Lund Pedersen og tillige underskrevet af Kjeld A. Larsen

Rapporten har overskriften: Den af regeringen den 2. november 2006 nedsatte Infrastrukturkommission, som er ved at barsle med anbefalinger, er så ensidig sammensat, at den er regeringens og vej- og billobbyens forlængede arm”.

Den fyldige rapport (i alt 29 sider) samler sig om seks temaer:

Infrastrukturkommissionens ensidige sammensætning, manglende vægt på klima, energiforbrug, arealforbrug og støj- og luftforurening, ingen forslag om betalingsafgifter, benyttelse af ensidige trafikmodeller, den kollektive trafiks og cykeltrafikens lave prioritering og en opfordring til at opprioritere transportforskningen i form af et nyt Transportråd og til at oprette et Direktorat for Bæredygtig Trafik under Klimaministeriet/Transportministeriet.

Opsummeringen i form af de seks kritikpunkter sendtes 6. december 2007 til Folketingets Trafikudvalg, Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg og trafikminister Carina Christensen.

Satsningen på at få en enkelt avis, Politiken, til at bringe en længere journalistisk solohistorie om rapporten førte til et skuffende resultat.

I **en leder: ”Trængselstid” i Jyllandsposten** 7. december 2007 får ”miljølobbyister”, dvs. Rådet for Bæredygtig Trafik tillige med Danmarks Naturfredningsforening en omgang spanking for at gøre indsigelser mod Infrastrukturkommissionens hovedkonklusion, nemlig udbygning af motorvejsnettet. Rådet bliver endog beskyldt for ikke at tilråde udbygning af skinnebåren trafik, men alene at rette blikket mod klimaforandringer og CO2-udslip.

Ligeledes i **en leder: ”Trængslernes regering” i Berlingske Tidende** 7. december 2007 får RBT påskrevet at stå for en ”destruktiv trafikpolitik” på grund af vor påvisning af Infrastrukturkommissionens skæve sammensætning. Igen bliver vi påduttet meningen at være imod udbygning af den kollektive trafik. RBT bliver endelig belært om grundlaget for vor eksistens, nemlig bilisterne på farten: ”Svaret er ikke at aflyse væksten eller føje nye byrder på skuldrene af dem, der er på farten for at skabe et samfund så rigt, at der findes et Råd for Bæredygtig Trafik.”

I **en henvendelse** til RBT 7. december 2007 **fra trafikforsker Otto Anker Nielsen**, en af de forbigåede eksperter til den politisk udpegede kommission, får vi opbakning til de fleste kritikpunkter, dog ikke i kritikpunktet, at den danske transportforskning er uafhængig og dårligt kørende efter Transportrådets nedlæggelse i 2001, idet han bl.a. peger på forskningen i sit eget Centre for Traffic and Transport, CTT på DTU. Rådet modtager tillige 8. december 2007 **en mail fra direktøren for CTT Oli B. G. Madsen**, et af de udpegede kommissionsmedlemmer, som føler sig stødt på manchet-

terne over vor beskrivelse af hans kvalifikationer til varetagelse af trafikmodel-arbejdet i kommissionen.

I **Rådets besvarelse** af Oli B. G. Madsens mail 16. december konkluderes, at ”Vi med andre ord mener, at man ikke kan nøjes med at tilkendegive sin mening i en henvendelse til RBT, men må stå frem offentligt med sin kritik og sine meninger. I hele den tid Infrastrukturkommissionen har siddet har det ikke skortet med udmeldinger fra formanden og ”vejrepræsentanterne”.

RBT sender 16. december 2007 **mail til kommissionsmedlem Bent Flyvbjerg**, hvor Kjeld A. Larsen giver udtryk for Rådets undren over ikke at have hørt Flyvbjergs holdninger til kommissionens hovedanbefalinger.

I sit korte **svare** 18. december 2007 forklarer Bent Flyvbjerg, at ”Grunden til, at du ikke har hørt min røst, er den simple, at kommissionen har besluttet, at så længe den sidder, så er det formanden, som udtaler sig”.

Deltagelse 31. januar 2008 i seminar med titlen ”Infrastrukturkommissionen og klimaet – kan kommissionens forslag forenes med krav om bæredygtighed?, organiseret af Det Økologiske Råd i samarbejde med Dansk Cyklistforbund og fagforbundet 3F hos 3F i Kampmannsgade.

Oplæg fra trafikforsker Per Homann Jespersen, kommissionsmedlem Kim Graugaard, DI, kommissionsmedlem Gunver Bennekou, DN, direktør Gitte Bengtsson, Danske Regioner, direktør Jens Loft Rasmussen, Dansk Cyklistforbund tillige med debatpanel bestående af politikere Både Per Homann, Dansk Cyklistforbund - og RBT- blev forbigået ved udpegningen til Infrastrukturkommissionen

Indsendelse af **projektforslag til Teknologirådet** med titlen: ”Udarbejdelse af **indikatorer for bæredygtig transportudvikling**” 8. august 2007.

Rådet var med i opløbet blandt udvalgte projekter, som blev fremlagt for Teknologirådets bestyrelse, men ifølge tilbagemelding fra Teknologirådet 21. januar 2008 kom projektforslaget ikke med blandt de fire udvalgte projekter.

Deltagelse i Danmarks Naturfrednings Klimakonference i Landstingssalen 19. september 2007

Oplæg ved bl.a. borgmestrene fra Frederikshavn, Middelfart og Ringkøbing-Skjern Nyttige kontakter blev etableret, bl.a. med de nye klimamedarbejdere i Københavns kommune og projektleder for Nordisk Bæredygtighedskonference i Odense

Deltagelse i seminar ”Road pricing and Transport policy” 26. november 2007, organiseret af Økonomisk Institut, Københavns Universitet

Hovedstadsregionen

Begivenheder:

VestegnsSamarbejdet afholdt **ErhvervsTopmøde** 16. april 2007, hvor bl.a. en **letbane langs Ring 3** blev diskuteret som et blandt fire højest prioriterede temaer. RBT blev inviteret til deltagelse i erhvervsmødet

Betalingsring i København:

I en meningsmåling udført af Analyse Danmark for Ugebrevet A4, offentliggjort august 2007, viser det sig, at 72% af beboerne i København og 64% af beboerne i omegnskommunerne, hvoraf mange pendler til København, gerne vil have en betalingsring. Undersøgelsen viser, at der er flertal for ringen blandt alle partiers vælgere. Men politikerne på Christiansborg er fortsat modstandere af dette oplagte transportpolitiske virkemiddel.

RBT handlinger

Frederikssundfingeren:

Samarbejde mellem Grøn Trafik i Bycirklen ved Kaare Fog, **RBT** ved Kjeld A. Larsen, Kaj Jørgensen og Bente Hessellund Andersen **og NOAH-Trafik** ved Ivan Lund Pedersen 2. maj om arbejdsdeling i forbindelse med foretræde for Folketingets trafikudvalg om den planlagte Frederikssundmotorvej

Foretræde for Folketingets Trafikudvalg:

Grøn Trafik i Bycirklen: 22. maj 2007

RBT og NOAH-Trafik: 31. maj 2007 – 7-8 politikere deltog, ingen fra De radikale og DF

Høringssvar til ”Trafikale udfordringer i hovedstadsområdet”

Transport- og Energiministeriet udsendte i maj 2007 rapporten ”Trafikale udfordringer i hovedstadsområdet”.

Høringssvar fra Rådet 20. august 2007 til ”Trafikale udfordringer i hovedstadsområdet”, ved Kjeld A. Larsen, Bente Hessellund Andersen og Ivan Lund Pedersen. **I indsigelsens opsummering** fastslås bl.a.: ”Rapporten afslører en rystende snævertsynet og gammeldags tilgang til transportproblemer, som stort set alene foreslås løst med flere veje, selvom alle anerkendte trafikforskere tilkendegiver, at sådanne ”løsninger” skaber flere problemer end de løser.”

Udsendelse samme dato af en **kortere version** af RBTs høringssvar **til pressen**.

Rådets kritik refereres bl.a. af Simon Ankjærgaard i Østerbro Avis 29. august 2007

I Københavns kommunes høringssvar ”Trafikale udfordringer og løsningsmuligheder i Hovedstadsområdet” gøres bl.a. opmærksom på, at de problemer med fremkommelighed og tilgængelighed, som Hovedstadsområdet står over for, ikke vil kunne løses alene ved udbygning af motorvejsnettet, og kommunen peger på, at den har indledt et samarbejde med omegnskommunerne med henblik på at udarbejde et

beslutningsgrundlag for indførelse af trængselsafgifter. Der peges på Stockholm som model for større byer i Danmark: sideløbende med indførelse af trængselsafgifter gennemførtes en opgradering af den kollektive trafik.

Støtte til Movia udspil

Pressemeddelelse 29. august 2007: Rådet støtter et udspil fra Trafikselskabet Movia om **oprettelse af langturspendlerbusser til København.**

Rådets "Omregningstabel" fra motorvej til bus- og banetrafik **præsenteres.**

Deltagelse i Debatmøde 1. november 2007 med titlen "Hvordan sikrer vi en bedre og bæredygtig udvikling af transporten i Hovedstadsområdet?" i Ingeniørforeningen i anledning af **Folketingsvalg 2007** med folketingskandidater fra hovedstadsområdet.

Arkitekt og byplanlægger **Michael Varming døde 8. januar 2008:**

Michael Varming, som var næstformand i Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse, gjorde et utrætteligt arbejde til forsvar for Københavns arkitektoniske kulturarv og var en flittig debattør på trafikområdet. Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen deltog i Michaels begravelse i Messiaskirken i Hellerup 12. januar.

Deltagelse i konferencen "Investeringer i fremtiden - En globaliseringsklar infrastruktur i Hovedstaden", arrangeret af Dansk Industri, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, 29. januar 2008 i Industriens Hus.

Konferencen, som primært bestod af oplæg fra værterne og af en paneldebat mellem politikere, rummede ikke plads for diskussionsbidrag fra de mange indbudte gæster, herunder Kjeld A. Larsen som repræsentant for RBT og Bente Hessellund Andersen som repræsentant for NOAH-trafik

Deltagelse i debatmøde 14. februar i Kongsted om "**Trafik og miljø**", organiseret i fællesskab af SF, Enhedslisten og Fællessocialisterne i Faxe.

For RBT deltog Kaj Jørgensen med et oplæg om visioner for en bæredygtig trafikudvikling.

Københavns kommune

Positive tiltag

København som verdens Miljømetropol:

Kommunen vedtager november 2007 en vision om at blive verdens Miljømetropol i 2015.

Blandt fire temaer for Miljømetropolen er, at byen skal være centrum for verdens klimapolitik

I den forbindelse opstilles et ambitiøst mål om at reducere CO2-udledningerne med 20% i 2015 sammenlignet med 2005, hvilket svarer til en samlet reduktion på 40% i forhold til basisåret 1990. Desværre indgår der ingen mål for reduktionsforpligtelse for transportsektoren, som får en stadig stigende andel af kommunens samlede CO2-udslip.

Busslusen i Stengade:

Genetablering af busslusen i Stengade vedtaget af Teknik- og miljøudvalget 25. april 2007.

Bevilling til trængselsprojekt:

Bevilling af 9,9 mio kr. af Borgerrepræsentationen i juni 2007 til etablering af trængselsprojekt i form af roadpricing og/eller betalingsring, som skal gennemføres i samarbejde med Kommuneforum, en sammenslutning af kommunerne i Hovedstadsområdet (minus Frederiksberg)

Bilfri brogader:

Forslag fra Teknik- og miljøborgmester Klaus Bondam ved starten af 2008 om at de fire brogader Nørrebrogade, Vesterbrogade, Østerbrogade og Amagerbrogade skal reserveres til fodgængere, cyklister og busser.

Der konstateres et politisk flertal i Borgerrepræsentationen for en bilfri Nørrebrogade fra Nørrebro Station til Nørreport Station.

Desværre opfølges forslaget ikke med en plan for opgradering af den kollektive trafik i form af skinnebåren trafik på brogaden mellem de to stationer.

Cykelbroen over Ågade etableres:

Cykelbroen, der skal forbinde København og Frederiksberg Kommune, blev løftet på plads i påsken 2008. Tænk sig: Ågade, en af Københavns mest trafikerede indfaldsveje, blev midlertidigt lukket for biltrafik!

Negative tiltag

Etablering af nye underjordiske parkeringsanlæg:

Københavns Borgerrepræsentation vedtog 25. oktober 2007 at anlægge 840 parkeringspladser i automatiserede, underjordiske anlæg til en pris på 445.000 kr. pr. plads. De i alt tre anlæg skal placeres ved Leifsgade på Islands Brygge (408 pladser), Nørre Allé på Nørrebro (164 pladser) samt Under Elmene på Amagerbro (268 pladser)

Parkeringsanlæg på Kvæsthusgrunden?

Strid om etablering af et parkeringsanlæg på statens grund på Kvæsthusbroen til betjening af opera- og teatergæster til Operaen og Det Kongelige Teaters ny skuespilhus

Det politiske flertal i Københavns Borgerrepræsentation ønsker færre biler i byen og derfor ikke noget parkeringsanlæg, mens kulturminister Brian Mikkelsen og afgangsteaterchef Michael Kristiansen ønsker teatergængerne biler velkommen og refererer i den forbindelse til en aftale indgået i 2001 mellem tidligere overborgmester Jens Kramer Mikkelsen og daværende statsminister Poul Nyrup Rasmussen.

Den uafklarede konflikt har raset siden december 2007.

Metroafgrening Nord-Vest eller satsning på letbane?

Økonomiforvaltningen i Københavns kommune, med assistance fra Tetraplan, har udarbejdet rapporten "Metroafgrening Nord-Vest, Redegørelse om ny kollektiv trafik mod Nordvest", som offentliggjordes 4. marts 2008

Undersøgelsen af metroafgreningen er gennemført for at få et solidt grundlag for beslutningen om afgreningskamre mod nordvest på Metro Cityringen ved Nørrebro Station, som i givet fald vil koste 200 mio. kr. Det spørgsmål, som rapporten undersøger, er om Metro, sammenlignet med alternativerne letbane eller bus i eget tracé, er den bedste kollektive løsningsmodel til at binde byudviklingsområder i Gladsaxe og Herlev sammen med Københavns centrum.

Problemet med sammenligningen af de tre kollektive transportformer er på forhånd skæv, idet det forudsættes, at letbane eller bus ender ved Nørrebro Station. Her skal passagererne så skifte til metro for at komme videre ind til centrum. Metroløsningen er derimod integreret med den kommende cityring og bliver derfor langt mere attraktiv. **Alternativt burde rapporten have undersøgt en letbaneløsning, som fortsætter fra Nørrebro Station til Nørreport Station, så transportmiddelskift ikke er nødvendigt.** Det forekommer betænkeligt, at en sådan løsning ikke bliver undersøgt, set i lyset af diskussionen om at lukke Nørrebrogade for biltrafik.

RBT handlinger

Kaffe med Ritt:

Afholdelse af "kaffe-med Ritt"-møde om cyklisme onsdag d. 9. maj

Deltagelse ved Bente Hessellund Andersen

Miljøfestival september 2007

Deltagelse i idemøde om Trafik- og Miljøprojekter onsdag d. 9. maj ved Kjeld A. Larsen.

Indsendelse af **projektbeskrivelse** med titlen: "Miljøvurdering af godkendte trafik- og miljøprojekter via oprettelse af klimaenhed"

Projektet, som fra RBT's side blev opfattet som en manifestation, blev ikke godkendt, men i afslaget på ansøgningen 19. juni 2007 anførtes, at der i Center for Miljø er ved at blive oprettet en enhed, som skal arbejde med klimaspørgsmål i kommunen. Efter sommerferien blev der opslået **fire stillinger til bemanding af en klimaenhed**, som nu befinder sig **under Teknik- og miljøforvaltningen**. Ingen af medarbejderne i klimaenheden arbejder med transportsektorens bidrag til klimaproblematikken.

Cykel- og gangbro til Operaen:

Åbent brev 8. september til Københavns Borgerrepræsentation og til Ritzau om cykel- og gangbro til Operaen ved Kjeld A. Larsen og Ivan Lund Pedersen:

"Vælg A.P. Møller løsningen med en oplukkelig cykel-gangbro fra Nyhavn til Holmen"

Rådet støtter A.P. Møller løsningen frem for Realdanias forslag, som ud over en cykel-gangbro tillige omfatter et trafikskabende parkeringsanlæg ved Kvæsthusbroen med 500 p-pladser.

Nordhavnsvejen:

Høringssvar 21. september 2007 til Københavns Borgerrepræsentation og Teknik- og Miljøforvaltningen, ved Kjeld A. Larsen og Ivan Lund Pedersen **"Vedrørende en evt. motorvejsforbindelse, "Nordhavnsvejen" fra Lyngbyvejen til Nordhavnen"**.

I høringsnotatet stilles spørgsmålet: "Hvorfor en stor motorvej uden debat og analyse af kollektive trafikløsninger?", og der argumenteres for at "Nordhavnsmotorvejen vil være en "trojansk hest", der vil åbne for "bilslusen" ved Hans Knudsens Plads."

I oktober 2007 offentliggør Center for Miljø, Københavns Kommune et resumé og en vurdering af de i alt 103 indkomne høringssvar i form af **"Hvidbog 1, VVM-redegørelse for etablering af Nordhavnsvej"**.

I teknikernes opsummering til politisk beslutning fremkommer følgende konstatering: "Det samlede indtryk fra høringen er, at der generelt er forståelse for behovet for en vejforbindelse til betjening af Nordhavnen efter en udbygning. Derudover er der to forhold, der er gennemgående: At forbindelsen skal være fremtidssikret, og at principperne om bæredygtighed også skal gælde for befolkningen på Østerbro. Derfor foreslås det også i en overvejende del af høringssvarene at vejforbindelsen etableres som en nedgravet eller boret tunnel". Alså: modsætningen mellem den forventede store vækst i vejtrafikken og de ledsagende miljøproblemer søges løst ved at lede trafikken ned i dyre tunneler. Med andre ord: **bæredygtighed er lig med trafik i tunnel, ikke lig med reduceret bilbaseret trafik.**

"Kommentarer og spørgsmål til Teknik- og Miljøudvalget", afsendt 19. november 2007, i forbindelse med udvalgets behandling af forslag til en Nordhavnsvej og byudviklingen i Nordhavnen 21. november.

Spørgsmålene sendes også direkte til Teknik- og miljøborgmester Klaus Bondam, hvor vi anmoder om besvarelse af vore spørgsmål inden der træffes beslutning om VVM-analyser af en evt. Nordhavnsvej.

De seks kommentarer og spørgsmål vedrører bl.a. fordelingen mellem transportformerne, CO2-udslip, parkeringspolitik, "samfundsøkonomisk beregning" og beregning af tidstab for kollektive trafikanter.

I **svaret fra Klaus Bondam** 18. december 2007, hvor borgmesteren understreger sit fokus på bæredygtighed, vedlægges en besvarelse af de seks spørgsmål fra forvaltningen i Center for Anlæg og Udbud. Svarene peger ikke på, at udmeldte fokus på bæredygtighed tilgodeses med Nordhavnsprojektet.

Spørgsmål i form af mail til Klaus Bondam 5. december 2007 fra Kjeld A. Larsen vedrørende den **manglende beregning af drivhusgasudslip** i forbindelse med byudvikling i Københavns Kommune.

I **svaret fra Klaus Bondam** 10. januar 2008 besvares spørgsmålet ikke, men der peges på at CO2-udledningen fra trafikken er en del af kommunens klimaindsats og refereres i øvrigt til den kommende kommuneplan, som skal være færdig i 2009.

Kronik med titlen "Københavns trafikale dilemma" af Kjeld A. Larsen i Information 10. januar 2008. Tematikken antydes med den ledsagende manchete: "Ifølge trafikberegninger vil biltrafikken på Østerbrogade og Vesterbrogade stige henholdsvis 22 og 13 procent i løbet af perioden 2005-2030 – endda ved søsnittet. Og hvad vil det så betyde for Københavns image som Verdens Miljømetropol?" Tak til HansHenrik Samuelson for redaktionel indsats.

Parkeringsanlæg på Kvæsthusgrunden:

"**Åbent brev til Kulturminister Brian Mikkelsen og den øvrige regering**", med følgende budskab: "Kulturminister Brian Mikkelsens parkeringshushovsønsker og regeringens nej til en betalingsring er en markant trussel mod Københavnernes miljø og levevilkår", afsendt 27. december af Ivan Lund Pedersen.

Bebyggelse af Carlsberggrunden:

Høringssvar 21. december 2007 til Center for Byudvikling, Økonomiforvaltningen, Københavns kommune med titlen: "**Vedrørende planlægning af Carlsberg**", udfærdiget af Bente Hessellund Andersen og Ivan Lund Pedersen.

Budskabet opsummeres i et "Sammendrag: **Carlsberg-bydelen bør trafikalt set være en miljømæssig mønsterby**. Der må derfor højst tillades anlæg af 1000 parkeringspladser til handicappede bilister, servicetrafik og delebiler. Der skal etableres en "letbaneshuttle" til Enghave Station og den forventede metrostation på Enghave Plads".

Høringssvaret sendes tillige til Vestebrobladet og Frederiksberg Bladet og til bestyrelsen for Humleby beboerforening.

Høringssvar 20. februar 2008 til Center for Miljø, Københavns Kommune med titlen: **"Vedrørende planlægning af "Carlsberg II". Indkaldelse af ideer og forslag til miljøvurdering"**, udfærdiget af Bente Hessellund Andersen og Ivan Lund Pedersen.

RBT's kommentarer til forslaget trafikale aspekter opsummeres som følger: Maksimalt tilladelse til bygning af 700-800 parkeringspladser. Disse parkeringspladser skal forefindes i periferien, så gaderummet ikke bliver til "shared space" for bilister, cyklister og gående, men kun for de to sidstnævnte kategorier samt handicappede bilister der skal kunne komme nær deres bolig eller arbejdsplads. Vi vil samtidig anmode om, at den forestående VVM-vurdering og Miljøvurdering af planer og programmer også vil blive foretaget ud fra en realisering af **Jan Gehls råd om, at der kun skal være plads til delebiler til beboere** og ingen parkering til pendlere. Der skal dog være et vist antal parkeringspladser til handicappede bilister samt naturligvis til vare- og servicetrafik."

Høringssvaret sendes tillige til overborgmester Ritt Bjerregaard, som besvarer henvendelsen 10. marts.

Møde med kommunens chefplanlægger:

Møde med trafikplanlægger Søren Elle, Center for Byudvikling, under Københavns kommunes Økonomiforvaltning 21. januar 2008.

Rådet kunne mønstre fire deltagere til mødet, som kom i stand i form af en invitation fra Søren Elle på baggrund af en byge af spørgsmål igennem et stykke tid vedrørende fremskrivning af trafikudvikling i København, specielt i forbindelse med byudviklingen i Nordhavn, udeladelse af letbaneløsninger til trafikbetjening af Nordhavnsområdet, samt de manglende beregninger af drivhusgasudslippet i forbindelse med den fremskrevne bilbaserede trafikudvikling.

Mødet betød en uddybning af vidensniveauet, en anerkendelse af RBT som en samtalepartner omkring trafikspørgsmål tillige med en gensidig udvikling af synspunkter på trafikområdet med en af kommunens mest centrale embedsmænd.

"Den tænkende storby":

Deltagelse i debatmødet "Den tænkende storby" om Kommuneplanstrategi 2007. Københavns Kommune inviterede til debatmøde om den vedtagne Kommuneplanstrategi **2007**, en forløber for den kommende Kommuneplan 2009, på Rådhuset 18. februar 2008.

Arrangementet havde karakter af seks decentrale workshops/cafémøder med temaerne: bæredygtig byudvikling og CO2 neutrale storby, Københavns Universitets campusplaner, rekreative muligheder langs byens vand, bæredygtige trafikløsninger, nye boligformer og kultur og byrum. Kjeld A. Larsen blev indbudt som en af de seks eksterne oplægsholdere til at komme med oplæg om bæredygtige trafikløsninger. En

diaspræsentation med titlen: ”**Trængsel + klimafgasser = opprioritering af kollektiv trafik**” blev derefter afsendt til kommunen som **RBTs høringssvar** til Kommuneplanstrategi 2007.

Teknik- og miljøborgmester **Klaus Bondam**, som overværede præsentationen af diasserien, reagerede allerede 6. marts, dvs før høringsperiodens udløb d. 14. marts, med **et svar** på tilsendte dias og kronikken ”Københavns trafikale dilemma”.

Bondam ønsker med svaret at tilbagevise, at København ikke skulle føre **en offensiv trafikpolitik** og illustrerer dette med en række kommende tiltag på trafikområdet.

I et **gensvar** 18. marts argumenterede Kjeld A. Larsen for, at en offensiv trafikpolitik må tage udgangspunkt i en strategi, som mindsker efterspørgslen på personbilbaseret trafik, så denne ikke fortsat stiger. Den synsvinkel er totalt fraværende i den københavnske trafikdebat. Som et eksempel på en sådan strategi er etableringen af **bilfri byområder**. En sådan strategi var endog på dagsordenen i Teknik- og Miljøudvalget, således som det kan læses i et notat fra forvaltningen til udvalget med titlen

”**Muligheder for at skabe bilfri områder i København**”, dateret 8. marts 2007.

Sidenhen har omverdenen intet hørt til denne strategi.

Arbejdsprogram 2007-2008

På årsmødet april 2007 blev følgende arbejdsprogram på tre punkter vedtaget:

1/Rådet vil forsøge at skabe alliancer mellem græsrodsorganisationer (f.eks. Agenda 21-centre, lokalråd, lokalafdelinger af Cyklistforbundet) med henblik på at opstille konkrete handleplaner for, hvordan København kan forvalte sit navn som ”miljøhovedstad”. For Rådet er begrebet ”miljøhovedstad” forbundet med f.eks.: bilfri bydele i de nye byudviklingsområder, etablering af betalingsring, stop for udbygning af motorveje samt opprioritering af fremkommelighed for cyklister og gående og samspillet mellem de bæredygtige transportformer. Formålet er hurtigst muligt at komme i dialog med politikerne, inden hovedstaden i 2009 skal være vært for FN’s klimatopmøde.

2/Rådet vil invitere udvalgte personer til at deltage i et arbejdsudvalg, der skal konkretisere principperne for bæredygtig trafik ved hjælp af bæredygtighedsindikatorer, herunder formulere en målsætning for bæredygtig trafikudvikling i København.

3/Rådet vil løbende blande sig i aktuelle trafikpolitiske debatter i form af høringssvar, artikler og pressemeddelelser.

Rådet har klart levet bedst op til tredje punkt i sit arbejdsprogram, og vi er givet blevet en mere kendt og anvendt medspiller/modspiller i den aktuelle trafikpolitiske debat.

Rådet har stadig en uløst opgave foran sig i form af at skabe en alliance mellem de mange aktive organisationer, som også arbejder for at skabe trafikudvikling på et bæredygtigt grundlag. Så arbejdsprogrammets punkt 1 bør indgå i det ny arbejdsprogram for 2008-2009.

Hvad arbejdsprogrammets punkt 2 vedrørende udarbejdelse af bæredygtighedsindikatorer angår så har vi ikke haft det fornødne overskud til at iværksætte denne aktivitet. Det lykkedes ikke at få Teknologirådet til at godtage temaet som et projekt for år 2008. CASA og Ingeniørforeningen har i den fælles rapport "Grøn indikatorrapport" taget handsken op og belyst en række negative konsekvenser af den førte trafikpolitik. Opgaven at formulere en målsætning for bæredygtig trafikudvikling i København, baseret på en række centrale indikatorer ligger fortsat som en uløst opgave forude. Det er ikke en opgave som Rådet kan løse alene.

Organisatorisk

På generalforsamlingen 12. april 2007 valgtes følgende til **foreningens bestyrelse**: Bente Hessellund Andersen, Kasper Andreasen, Niels Grøngaard, Kaj Jørgensen, Kjeld A. Larsen, H. C. Mecklenburg, Ivan Lund Pedersen, Sarah H. Pedersen, Bruno Schwede, Niels M. Uldall, Karl Vogt-Nielsen og Gunnar Bjørn Thomsen. Jens Junghans blev genvalgt til revisor.

Efterfølgende konstituerede Rådet sig med Kjeld A. Larsen som formand, Bente Hessellund som næstformand, Karl Vogt-Nielsen som kasserer og Ivan Lund Pedersen som presseansvarlig.

Foreningens **medlemstal** er nu på 70, hvoraf 6 kollektive, fortsat et alt for beskedent antal.

Rådet har i årets løb afholdt 11 **rådsmøder**.

Rådsmøde 21. maj:

Konstituering, Frederikssundmotorvejen, møde hos Danmarks Naturfredningsforening om Infrastrukturkommissionen, Københavns miljøfestival, "Kaffe-med Ritt" møde om cyklisme.

Rådsmøde 14. juni:

Rådets pressemeddelelse "Nu må kommunerne træde til", Danmarks Naturfredningsforenings konference "Kommunen og klimaet", Manual til kommunerne om tiltag til reduktion af transportsektorens drivhusgasudslip, Frederikssundmotorvejen.

Rådsmøde 23. august:

Infrastrukturkommissionens midtvejskonference, deltagelse i Dansk Naturfredningsforenings konference "Kommunen og klimaet", fremstilling af manual til kommunerne over tiltag til reduktion af transportsektorens drivhusgasudslip.

Cykelekskursion til Nordhavnområdet 27. september 2007

Vi blev guidede kyndigt rundt af Axel Thrige Laursen, formand for Østerbro Lokaludvalg.

Det planlagte regulære rådsmøde efterfølgende blev til en afsluttende runde på et lokalt værtshus.

"Katalogmøde" 4. oktober

Tilrettelæggelse af procedure for fremstilling af manual til kommunerne om tiltag til reduktion af transportsektorens drivhusgasudslip: ansøgning om publikationsstøtte, fordeling af redaktionelt ansvar (HansHenrik Samuelsen) og følgende kapitler: gang og byens rum (Bente Hessellund Andersen), cyklisme (HansHenrik Samuelsen), kollektiv trafik (Kjeld A. Larsen), biltrafik (Kaj Jørgensen) og parkering (Ivan Lund Pedersen).

Rådsmøde 24. oktober 2007

Den planlagte manual, bidrag til den standende debat om trafik og drivhusgasudslip, trængsel og tidsspilde i trafikken, RBTs hjemmeside, som er for kedelig og ikke opdateret.

”Manualmøde” 21. november 2007

Rådsmøde 13. december 2007

Manual, Infrastrukturkommissionen, infrastruktur til Nordhavn og vækst i biltrafik i København.

Afslutning med kinesisk middag på restaurant Canton

Rådsmøde 30. januar 2008

Manual, deltagelse i planlægning af Nordisk Bæredygtighedskonference i Odense, Kommuneplanstrategi 2007, planlægning af generalforsamling og forudgående debatmøde.

Rådsmøde 4. marts 2008

Manual, planlægning af generalforsamling og debatmøde

Rådsmøde 2. april 2008

Generalforsamling og debatmøde.

De dominerende og tilbagevendende temaer på rådsmøderne har været: gensidig information om og diskussion af den trafikpolitiske udvikling og udviklingens konsekvenser, udarbejdelse af høringssvar, deltagelse i forskellige trafikpolitiske arrangementer og debatter, forberedelse af generalforsamlingen 2008, herunder planlægning af det indledende debatmøde med Hilda Rømer Christensen og Helene Hjorth Oldrup: ”Køn, transportvaner, ligestilling og visioner for trafikpolitik”. Det vil være nødvendigt at vedtage et mindre ambitiøst arbejdsprogram, som alene omfatter et par højt prioriterede punkter, herunder Rådets manual til kommunerne. Det skal dog ikke afholde os fra mere ambitiøse mål på længere sigt og samtidig få sat virkelighed bag den gamle drøm om at få oprettet et sekretariat med lønnet arbejdskraft.

Det forekommer, at interessen for miljøspørgsmål blandt unge mennesker er i vækst. Det er almindeligt accepteret, at en livsform baseret på billigt fossilt brændstof er ved at nærme sig sin slutning. Kunsten i fremtiden bliver at forvandle en mangel (fossilt brændstof) til en fordel: en livsform baseret på kreative tiltag i retning af større bæredygtighed.

Kjeld A. Larsen
Marts 2008