

Beretning 2014

Rådet for Bæredygtig Trafik

Rådet for Bæredygtig Trafiks trettende ordinære generalforsamling 29. april 2014

Jeg vil gerne sige et kæmpe tillykke til danskerne. For med aftalen i dag får vi endelig en moderne, hurtig og grøn jernbane i Danmark. En jernbane, som vil give et reelt, konkurrencedygtigt alternativ til bilen og skabe helt nye muligheder for at bruge den kollektive transport og samtidig få mere tid til at få hverdagen til at hænge sammen.

Transportminister Pia Olsen Dyhr i forbindelse med aftalen Togfonden DK 14. januar 2014

Jeg er meget begejstret for modulvogntogsordningen, og jeg ser gerne, at så mange vognmænd som muligt gør brug af modulvogntog, som er en meget energi- og omkostningseffektiv transportform, der fremmer produktiviteten.

Transportminister Magnus Heunicke 24. februar 2014

Den trafikpolitiske situation

"Woes of Megacity Driving Signal Dawn of "Peak Car" Era"

I en artikel af Jeff Green og Keith Naughton med ovenstående overskrift i Bloomberg den 24. februar 2014 beskrives – parallelt med begrebet "Peak Oil" - en mulig "Peak Car" æra i løbet af det næste årti. Dette skyldes en stadig stigende tilflytning til klodens voksende megabyer, nedsat fremkommelighed som resultat af trafikpropper, byernes omfattende forurening og bilers længere levetid. Tendensen kan aflæses i form af større interesse for kollektiv transport og cyklisme, delebilsordninger, mindre interesse blandt unge for at erhverve sig kørekort, først og fremmest i amerikanske storbyer. "Peak Car" er en udfordring for de globale bilproducenters ambitiøse planer for øget bilproduktion og -salg: en produktion på mere end 120 mio. køretøjer i 2016, dvs. næsten 50 % mere end salget på 82 mio. i 2012. Specielt er bilparken eksploderende i de kinesiske storbyer. Det bliver interessant at følge udviklingstendenserne, herunder om de slår igennem i Danmark. Med den voldsomme udvikling i brydning af olieskifre er "Peak Oil" æraen midlertidigt flyttet længere ud i fremtiden. Men den store forskel til problematikken omkring brændstoffsressourcernes omfang er, at den voldsomt pladsforbrugende bilisme nødvendigvis må ramme ind i et øvre loft for transport- og parkeringsarealer.

To nye transportministre siden sidste generalforsamling

I beretningen til generalforsamlingen i 2013 kunne det konstateres: "Transportministeren er fortsat den samme person, socialdemokraten Henrik Dam Kristensen." Som det fremgår af de to indledende citater i denne beretning oplevede vi i det forløbne år hele to skift på transportministerposten. Ved ministerrokaden i august 2013 tildeltes Pia Olsen Dyhr fra SF posten som transportminister, og efter SFs udtræden af regeringen i februar 2014 fik Magnus Heunicke fra Socialdemokraterne posten. Begge personer er underlagt den samme traditionelle opfattelse om sammenhængen mellem vækst og mobilitet, men mens Pia Olsen Dyhr søgte at bremse motorvejsudbygning og satse stort på den kollektive trafiks udbygning, med vægt på Togfonden DK, så er Magnus Heunicke af den opfattelse, som sin forgænger Henrik Dam Kristensen, at både bilisme og kollektiv trafik skal styrkes for at opnå denne attråværdige mobilitet. Den nuværende socialdemokratiske transportminister gik hurtigt ud og talte for genoptagelse af motorvejsudbygning og for fremme af modulvogntogsordningen.

Transportministeriet er kendt for at have den hyppigste ministerielle svingdør per excellence, hvilket har betinget en ganske betydelig magtkoncentration hos embedsværket, specielt lokaliseret i Vejdirektoratet. Enhver transportministers beslutningskraft er tillige begrænset af, at de overordnede rammer for transportpolitikken udstikkes i statsministeriet og finansministeriet. Det skal derudover pointeres, at successive danske regeringers transportpolitik i sidste instans er betinget af den samlede billobbys interesser, heriblandt Dansk Transport og Logistik, Dansk Industri Transport samt FDM. De transportpolitiske modsætninger afspejlede sig tydeligt i forbindelse med arbejdet i Trængselskommissionen. Opsummerende: Pia Olsen Dyhr kunne muligvis have haft mulighed for at sætte sig politisk mere igennem med en mere bæredygtig transportpolitik end Magnus Heunicke hverken ønsker eller evner.

Blandt de væsentligste transportpolitiske temaer, som har været til diskussion i offentligheden i det forløbne år, kan nævnes følgende: Trængselskommissionens afrapportering, Togfonden DK, regeringens Klimaplan og Klimalov, Produktivitetskommissionens afrapportering, forslag om en havnetunnel i København, metroland kontra letbaneland-problematikken. Alle nævnte temaer er klassiske i den forstand, at de afspejler eksistensen af samme transportproblematikker over en længere tidshorisont og manglende beslutsomhed til at løse problemerne: transportpolitik er som et déjà-vue. RBT har i det forløbne år involveret sig i debatten omkring disse hovedtemaer.

Begivenheder og RBT indsats

Den øvrige beretning er opbygget med en gennemgang af begivenheder på det internationale, nationale, regionale og lokale niveau med parallel redegørelse for RBT's indsats på de omtalte niveauer.

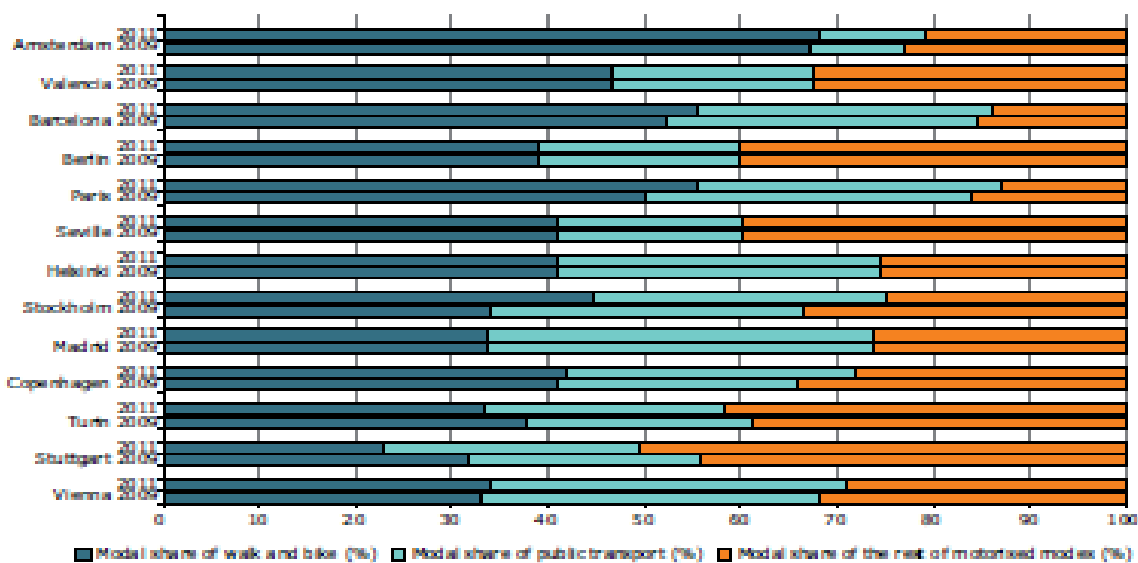
Det internationale niveau

Begivenheder:

“A closer look at urban transport”

Det Europæiske Miljøagentur, EEA, offentliggjorde den 3. december 2013 sin indikatorrapport "TERM: transport indicators tracking progress towards environmental targets in Europe" med titlen "A closer look at urban transport", EEA Report Bo 11/2013. I en interessant Figure 5.1 vistes sammensætningen af transportformer i en række europæiske storbyer, fordelt på gang og cyklisme, offentlig transport og øvrig motoriseret transport (privatbilisme), for årene 2009 og 2011. Det interessante er, at på indikatoren gang og cyklisme ligger København på fjerdesidstepladsen blandt de sammenlignede 13 byer. Fra 2009 til 2011 har bl.a. Stockholm overhalet København på denne indikator. Hvad bilbrug angår, lå København i 2011 på en femteplads. Figuren peger ligeledes på en beskeden satsning på den kollektive trafik i København sammenlignet med de viste byer.

Figure 5.2 Modal split for city areas for 2009 and 2011



Source: BMTA data for 2009 and 2011 (BMTA, 2012 and 2012a).

Vedtagelse af EUs rammer for klima- og energimål: "En køreplan for omlægningen til en kulstoffattig og konkurrencedygtig økonomi"

Internt i EU Kommissionen udspillede sig et voldsomt slagsmål mellem klima- og energikommissæren om EU's kommende reduktionsmål for 2030, således som det bl.a. omtales i artiklen "EU enes om nye klimamål" af journalisterne Jesper Thobo-Carlsen, Morten Crone og Johan Winther i Berlingske Nationalt den 22. januar 2014:

"Konkret blåstemplede EU-Kommissærerne på et møde onsdag målet om en 40 procent reduktion i EU-landenes CO₂-udledning i 2030 i forhold til udgangspunktet 1990. Hermed undgik klimakommissær Connie Hedegaard et forsmædeligt nederlag. Energikommissær Günther Oettinger og enkelte andre ville sætte målet lavere med henvisning til den europæiske industri. Ifølge flere grønne organisationer er der dog brug for en reduktion på mindst 55 procent af hensyn til klimaet. EU-Kommissionen har regnet ud, at reduktion af sig selv vil ende på 32 procent, hvis de allerede besluttede tiltag bare fortsættes." "I spørgsmålet om den vedvarende energis plads i Europas fremtidige energiforsyning endte det med et udvandet kompromis. Vind, sol og anden vedvarende energi skal fylde 27 procent af den samlede energiproduktion, og kommissærerne kalder målet for »bindende«, men de kunne ikke enes om at fordele opgaven mellem landene. Dermed udvander EU et centralt princip fra den hidtidige 2020-plan. Det kritiseres af blandt andre partiet De Grønne i Tyskland for at give lande som Storbritannien mulighed for at opfylde CO₂-målene med atomkraft."

Rammerne for klima- og energimål, som blev fremlagt af EU-kommissionen den 22. januar, skal dernæst drøftes i Det Europæiske Råd og Europaparlamentet. En klar opstramning af rammerne er tillige, at reduktionen skal ske ved hjælp af nationale foranstaltninger i hver enkelt EU-land og ikke ved hjælp af køb af CO₂-kreditter i u-landene.

De tre ikke kvote-omfattede sektor, landbrug, transport og boliger, skal tilsammen kun reducere med 30 % i 2030 i forhold til 1990, men desværre rummer klimaplanen ingen direkte reduktionsmål for transportsektoren. I modsætningen til den tidligere EU målsætning om 10 % vedvarende energi i transportsektoren i 2020, rummer den ny klimaplan ingen mål for vedvarende energi i transporten i 2030. Sporene fra anvendelse af første generations biobrændstof skræmmer.

"Sverige forhøjer trængselsskat med op til 75 procent"

"Betalingsringen, der finansierer tunnelbanen og broer, har ført til en 20 procents nedgang i biltrafikken i Stockholm"

Sverige kan, endog med en borgerlig regering, hvad en regering i Danmark ikke evner, viser en artikel af Birgitte Marfelt i Ingeniøren den 12. februar 2014. Mens den danske regering, trods valgløfter om det modsatte, afviste at indføre en betalingsring omkring København, så har den svenske regering besluttet at forhøje afgiften på deres allerede eksisterende betalingsringe med op til 75 procent. Betalingsringe har vist sig at virke, dvs. bidrage til at reducere biltrafikken i trafikbelastede storbyer.

"Luftforurening: Biler med lige nummerplader forbudt i Paris i dag"

"En række storbyer i Vesteuropa er plaget af for høj partikelforurening. Derfor er offentlig transport gratis i Paris. Til gengæld må kun biler med ulige tal som sidste ciffer på nummerpladen køre i byen"

I en artikel af Helle Maigaard Erhardsen i Ingeniøren den 17. marts 2014 redegøres for de store luftforureningsproblemer, som rammer de europæiske storbyer, når vejret i en længere periode er domineret af et stabilt højtryk, så luftforureningen ikke kan slippe ud til de højere liggende luftlag. Man kan forestille os, at Københavns Kommune i en tilsvarende situation ville vælge samme indgreb i bilismens frihedsrettigheder som tilfældet var i Paris?

Rådet for Bæredygtig Trafiks handlinger:

Deltagelse i studietur til Skåne med TØF den 2. maj 2014

Fra RBT deltog Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen. Efter hjemkomsten beskrev formanden indhold og udbytte i form af en mail til rådsmedlemmerne således:

"Programmet var lidt af en blandet landhandel, men hovedtemaet var to oplæg om stationsanvendelse, henholdsvis i Sverige og England. I den svenske model: "affärsmodellen Jernhusen AB", lægges vægt på en udvikling på kommercielle vilkår, således som det fremgik af oplægget "Hvordan udvikler og driver man en station på kommercielle vilkår". I den britiske model lægges både vægt på at udnytte stationerne til kommercielle formål, men alternativt også til lokale ikke-kommercielle aktiviteter, eksempelvis båret af lokale ildsjæle på frivillig basis. Den britiske model blev fremlagt af den sympatiske seniorforsker Martin Higginson fra Nottingham University, som i morgen skal til møde med DSB i København, idet DSB er i gang med at formulere en stationsudviklingsplan, som efter planen skal være klar i 2014. Vi må håbe, at han kan inspirerer Jesper Lok.

Vi blev tillige underholdt om letbaneudbygningsplanerne i Lund, Malmö og Helsingborg. Længst fremskreden er planlægningen i Lund, hvor vi var på en kort spadseretur for at besigtige den sidste strækning mod Centralstationen. Man planlægger dristigt at føre letbanen tværs gennem den centrale plads foran stationen og er ikke bleg for at fjerne bilbaner til fordel for letbanen gennem de centrale og mere smalle gader i byens centrum. Her kunne Københavns Kommune lære noget."

"Klage over dansk overtrædelse af Luftkvalitetsdirektivet (Direktiv 2008/50/EC)"

Med Kaare Press-Kristensen fra Det Økologiske Råd som initiativtager var RBT sammen med Dansk Cyklistforbund, Danmarks Naturfredningsforening, Astma-Allergi Danmark og Miljøpunkterne Amager, Indre By-Christianshavn, Nørrebro og Østerbro den 31. maj 2013 medunderskriver af ovennævnte klage til EU Kommissionen over, at Danmark ikke har forsøgt at opfylde Luftkvalitetsdirektivets grænseværdi for NO₂ (årsmiddel på 40 µg/m³). Denne grænseværdi har længe været overskredet i København. Politikerne har forsømt at foreslå endsige vedtage skærpede miljøzonekrav for København.

"Nye tal viser, at forurening fra trafik er en langt større kilde til luftvejssygdomme end antaget. Regningen løber op i milliarder"

Samtidig med afsendelse af klagen delagtiggjorde journalisten Michael Rothenborg den 30. maj 2013 Politikens læsere i resultaterne fra en ny stor tværeuropæisk undersøgelse, offentliggjort i European Respiratory Journal, med følgende ordlyd: "Kvælstofoxidpartikler og anden forurening fra trafik er efter alt at dømme lige så stor en kilde til astma og andre luftvejssygdomme som passiv rygning." og "Mens passiv

rygning ifølge undersøgelsen er årsag til mellem 4 og 18 procent af tilfældene af astma hos børn, kan cirka 14 procent af tilfældene tilskrives luftforurening fra stærkt befærdede veje. Det overrasker forskerne.”

Deltagelse i konferencen “Air-rail cooperation in the Öresund Region”

Konferencen om udvikling af fly-jernbanesamarbejde i Øresundregionen, som blev afholdt i Kastrup den 27. marts 2014, var organiseret af **EU Green String Corridor Projektet** i samarbejde med Copenhagen Airport. Med Femern Bælt forbindelsens planlagte åbning i 2021 formindskes rejsetiden mellem den ”grønne strengs” to metropoler København/Malmö og Hamburg. Konferencen satte fokus på det ”vækstpotentiale”, som ligger i en sammenkobling af fly-jernbanesamarbejdet, herunder i form af udenlandske erfaringer, eksempelvis forbindelsen Frankfurt-Köln. Fra RBT deltog Niels Wellendorf.

Statslige/nationale niveau

Begivenheder:

”Råd: Lav promillegrænse vil redde liv”

I Altinget. DK bragte Hjalte Kragestein en artikel den 8. maj 2013 med ovenstående overskrift og følgende underrubrik:

”ALKOHOL: Udenlandske erfaringer viser, at lavere promillegrænser fører til færre dødsulykker, lyder det fra Rådet for Sikker Trafik. FDM er ikke overbevist”. Efter præsentationen af rapporten blev forslaget omfavnet af De Radikale, SF og Enhedslisten, mens Socialdemokraterne og de borgerlige partier siger nej. Forslaget fra Rådet for Sikker Trafik går ud på at sænke promillegrænsen fra 0,5 til 0,2, således at vi kommer på linje med lande som Estland, Rumænien, Slovakiet, Tjekkiet, Ungarn, Polen, Norge og Sverige.

Aftaler med skiftende aftalepartnere

Opfølgning på Aftale om grøn transportpolitik af 29. januar 2009

Transportaftalen, som blev indgået mellem de tre regeringspartier, Venstre, DF, LA og Det Konservative Folkeparti, dvs. alle partier med undtagelse af Enhedslisten, følges op af fortsatte delaftaler:

Aftale mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti om:

”Letbane i hovedstaden, busser og cykler” 19. juni 2013

Med denne aftale blev der sat endnu et bæredygtigt fodspor, idet aftalen omfattede yderligere finansiel støtte på 252 mio. kr. for at sikre, at letbanen i Ring 3 kan anlægges, udmøntning af 93,1 mio. kr. i 2013 til projekter til bedre fremkommelighed for busser og støtte til en lang række cykeltrafikprojekter landet over. For perioden 2009-2014 blev der i 2009 afsat en samlet ramme på 1 mia. kr. til at styrke cyklismen, hvoraf der med ovenstående aftale udmøntedes i alt 161,8 mio. kr. – småbeløb, men en ros værdig indsats. Samlet har staten nu afsat mere end 1,7 mia. kr. til gennemførelse af letbaneprojektet i Ring 3. Parterne er enige om, at staten indgår som mindretalsejer i et anlægsselskab sammen med Region Hovedstaden og kommunerne i Ringby-samarbejdet, og at staten udtræder af selskabet, når letbanen overgår til drift.

Offentliggørelse af de strategiske analyserapporter

”Vred opposition presser minister til at udlevere trafikanalyser”

I en artikel af Claus Djørup Ulrik Andersen med ovenstående overskrift i Ingeniøren den 14. oktober 2013 beskrives den taktiske strid om offentliggørelsen af en lang række analyserapporter om kommende infrastrukturprojekter, som blev aftalt mellem partierne i trafikforliget om en såkaldt grøn transportpolitik i 2009. Transportminister Pia Olsen Dyhr vil helst udskyde offentliggørelsen til april 2014, primært for at få trafikprojekterne beregnet efter den ny landstrafikmodel og få indregnet effekterne af Togfonden i analyserne, mens de borgerlige partier taler om løftebrud og ønsker dem offentliggjort i november 2013, som tidligere aftalt. Transportministeren tabte kampen, og rapporterne kom i en lind strøm, heriblandt:

”Østlig Ringvej – Strategisk analyse af en havnetunnel i København, den 10. december 2013

”Foreløbige beregninger med Landstrafikmodellen om samspillet mellem Timemodellen og en Kattegatforbindelse”, den 17. december 2013

"Udbygning af den østjyske motorvej (E45), den 20. december 2013

"Mulighederne for automatisk S-banedrift" den 20. december 2013

"Ny Ellebjerg og Glostrup som trafikale knudepunkter", den 22. januar 2014

Transportministeriet: "En grøn transportpolitik. Afrapportering af de strategiske analyser"

Som slutsten på udgivelsen af de individuelle strategiske analyser offentliggjorde Transportministeriet den 27. marts 2014 opsamlingsrapporten "En grøn transportpolitik. Afrapportering af de strategiske analyser". Hvorfor ordet grøn indgår i dette oversigtskatalog over en lang række mulige trafikprojekter, som bl.a. rummer en lang række forslag om mulige biltrafik- og drivhusgasudslipsgenererende motorvejsprojekter, kan alene forklares med nedslidningen af ordet grøn til et intetsigende modebegreb. Et overordnet problem forbundet med analyserne er, at de er lavet over en længere årrække. Og at der for de fleste af dem er anvendt OTM modellen, fordi Landstrafikmodellen ikke har været klar. Det giver nogle resultater, der derfor ikke kan sammenholdes. Det er dog kort nævnt i sammenskrivningen, at alle projekterne bør have en omgang med Landstrafikmodellen. Men det burde jo være sket, førend der blev lavet en sådan sammenskrivning. Nu forledes både politikere og borgere jo til at tro, at det hele er en samlet og koordineret plan, hvilket det jo på ingen måde er.

Den trods alt nyttige oversigtsrapport rummer følgende afsnit: "Hvad er besluttet om fremtidig infrastruktur?", "En grøn omstilling af transportsektoren", "Trafikale behov på lang sigt", "Finansieringsmuligheder" og de centrale kapitler om de gennemgåede trafikprojekter, fordelt på tre temaer: 1/Forbindelser mellem Øst- og Vestdanmark, inklusive Kattegatforbindelsen og to alternative broforbindelser over Lillebælt, 2/ Det overordnede vej- og banenet i Jylland, inklusive baner i forbindelse med realisering af Togfonden, udbygning af den eksisterende østjyske motorvej og en midtjysk motorvejskorridor (Hærværksmotorvejen) og 3/ Bedre mobilitet i hovedstadsområdet, inklusive både en lang række motorvejsprojekter som en havnetunnel, opgradering af vejforbindelsen i Ring 4, en ny vestlig ringsvejsforbindelse og en lang række kollektive baneprojekter, inklusive nye metrolinjer og letbaner i håndfladen og Ring 3, forøgelse af stationskapaciteten i København (København H og Ny Ellebjerg), S-tog til Helsingør og Roskilde og fuldautomatisk S-banedrift. Rapporten er ledsaget af en række overskuelige faktaark, som i kort form og via kortmateriale beskriver projekterne med anlægsoverslag, samfundsøkonomi (intern rente) og i visse tilfælde potentiale for brugerbetaling.

Specielt Havnetunnelrapporten, rapporten om "Hærværksmotorvejen" og rapporten om Ny Ellebjerg station brugte RBT en del tid til at drøfte og forholde sig til.

Aftale mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti om: "Energieffektive transportløsninger, støjbekæmpelse og trafiksikkerhedsbyer" 14. november 2013

Også denne aftale omfattede grønne tiltag, nemlig i form af en pulje til energieffektive transportløsninger, med en udmøntning på i alt 48,3 mio. kr., tillige med puljer til afbødning af transportens følgevirkninger, dels en pulje til støjbekæmpelse (i alt 64 mio. kr.) og en pulje til større trafikikkerhed: midler til Esbjerg (10 mio. kr.) og Aalborg (7,7 mio. kr.). Beskedne beløb til gode formål.

Aftale mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkepart og Socialistisk Folkeparti om:

"Klare rammer for byggeriet af Metrocityringen" 21. februar 2014

Tidsplan og økonomi for metroprojektet er ved at skride. En af grundene hertil er, at beboere ved en række metroarbejdspladser har fået medhold i deres klager til Natur- og Miljøklagenævnet over, at den kommunale tilladelse til at bore på arbejdspladserne om aftenen og i weekends har skabt uholdbar støjforurening. Arbejdet på flere byggepladser er som resultat af klagerne blevet midlertidigt indstillet om aftenen og i weekends. Usikkerheden omkring metroprojektet fik transportminister Magnus Heunicke til at samle aftaleparterne og vedtage ændringer i det eksisterende lovgrundlag for metroprojektet. Tre nye elementer blev tilføjet til loven om Cityringen: en nabopakke vedrørende erstatning og genhusning til ca. 300 mio. kr., klare rammer for byggeriet og supplerende VVM og miljøvurdering.

Det alternative flertal

Aftale mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Enhedslisten om:

”Supercykelstier mv.”

Denne aftale, som blev indgået den 16. maj 2013 mellem regeringen, DF og EL, omfattede først og fremmest en pulje på i alt 189 mio. kr. til supercykelstier i større byer med det formål at få flere pendlere til at vælge cyklen over længere afstande.

”Nu er aftalen om 28,5 milliarder til den danske jernbane på plads”

I en artikel af Theis Holtz Hansen i Ingeniøren den 18. september 2013 omtalte journalisten den netop indgåede aftale fra den 13. september mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Enhedslisten om en hårdere beskatning af de udenlandske olieselskabers produktion i Nordsøen, efter samme regler som DUC, således at ekstrairndtægterne på 28,5 mia. kr. kan finansiere den kommende Togfond DK.

”Aftale mellem regeringen (S, SF og RV) og Dansk Folkeparti og Enhedslisten om:

”En moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK”

Den 14. januar 2014 kom så endelig den store trafikaftale om Togfonden på plads: ”Med nærværende aftale udmøntes størstedelen af midlerne i Togfonden DK til massive investeringer i nye skinner og hurtigere forbindelser, som kan realisere timeplanen, en ny forbindelse til Billund, kortere rejsetider på de fleste regionalstrækninger, en opgradering af mulighederne for transport af jernbanegods samt elektrificering af størstedelen af det danske jernbanenet.” I alt disponeres der i aftalen for 23,3 mia. kr. ud af de i alt afsatte 28,5 mia. kr. Af de resterende 5,2 mia. kr. er der reserveret 3,3 mia. kr. til anlæg af en ny bane Hovedgård-Aarhus. Aftalen omfatter en detaljeret gennemgang af de delprojekter, som indgår i Togfonden DK. Så sandelig en stor dag for udviklingen af den skinnebårne trafik i Danmark, efter årtiers nedlæggelses- og forsømmelsespolitik!

”Millioner til supercykelstier”

Regeringen, DF, SF og Enhedslisten indgik den 13. marts 2014 en aftale om at udmønte 14,8 mio. kr. fra ”Pulje til supercykelstier i større byer” til to projekter: en opgradering af supercykelstien på Ring4 mellem Ballerup og Bagsværd og etablering af en cykelstunnel ved Kildedal Station.

”26 mio. til styrket kollektiv trafik i yderområderne”

Regeringen, DF, SF og Enhedslisten indgik den 26. marts 2014 en aftale om at udmønte ca. 26 mio. kr. til konkrete forbedringer af den kollektive trafik i yderområderne. Aftalen udgør en blandet landhandel af konkrete forbedringer af den kollektive trafik, eksempelvis nye rejsemål samt opgradering af stoppesteder i Nordjylland, et nyt bybussystem i Grenaa, telekørsel på Fyn og hastighedsopgradering af Tølløsebanen.

”Tryghed om siddepladser i regionalpolitikken”

Regeringen, DF, SF og Enhedslisten blev den 2. april 2014 enige om at udmønte 780 mio. kr. til køb af de 67 dobbeltdækkervogne, som i dag kører på de danske skinner via en lejekontrakt, og reserverede tillige ca. 420 mio. kr. til køb af el-lokomotiver. Aftalen betyder, at Danmark bliver mindre afhængig af IC4-togene, og bidrager til den planlagte overgang fra diesel til el-drift.

Klima og transport

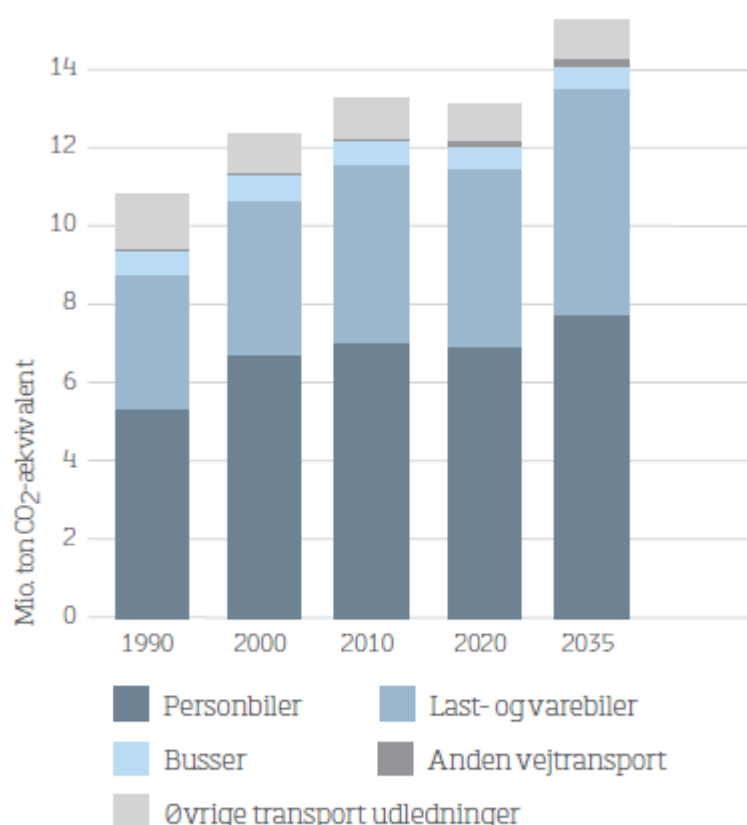
Regeringens klimaplan

Regeringens længe ventede ”Klimaplan. På vej mod et samfund uden drivhusgasser”, som blev offentliggjort den 14. august 2013, cementerede den allerede fastlagte klimamålsætning fra regeringsgrundlaget, nemlig en samlet 40 % drivhusgasreduktion i 2020 sammenlignet med emissionerne i 1990. De ikke-kvotebelagte sektorer, herunder transporten skal også bidrage:

Regeringens klima- og energipolitiske målsætninger

- Det overordnede klimamål, som er fastlagt i regeringsgrundlaget, er en samlet reduktion af Danmarks drivhusgasemissioner med 40 pct. i 2020 ift. niveauet i 1990.
- Regeringen ønsker, at alle sektorer, herunder de ikke-kvoteomfattede, skal bidrage med konkrete og dokumenterbare reduktioner frem mod 2020 og videre frem.
- Det langsigtede pejlemærke er, at Danmark skal bidrage til EU's mål om at reducere drivhusgasudledninger med 80-95 pct. frem mod 2050 i forhold til 1990, som led i en samlet global indsats.
- I EU er Danmark forpligtet til at reducere de ikke-kvoteomfattede udledninger i perioden 2013-2020 stigende til 20 pct. reduktion i 2020 i forhold til 2005.
- Hele Danmarks energiforsyning, inklusiv transportenergiforbruget, skal dækkes af vedvarende energi i 2050.
- Som led heri skal olie til opvarmning og kul udfases i 2030, og el- og varmforsyningen skal være dækket 100 pct. med vedvarende energi i 2035.

Transportsektoren udledte i 2010 ca. 13 mio. ton CO₂-ækvivalent, hvoraf vejtransporten stod for ca. 12 ton. Ifølge Klimaplanens opgørelser vil transportområde fortsat udlede ca. 13 mio. ton CO₂ i 2020, hvilket svarer til 30 % af udledningerne, såfremt vi ikke gør noget ud over allerede vedtagne initiativer. Fra 2020 til 2035 forventes transportsektorens at stige som resultat af transportarbejdets forventede vækst.



Figur 5. Transportsektorens udledninger.

Note: Øvrige transportudledninger dækker over jernbaner, indenrigsø-fart- og luftfart.

Som en del af klimaplanen offentliggjordes et omfattende virkemiddelkatalog, udarbejdet af et embedsmandsudvalg, omfattende en lang række potentielle indsatsområder, som vurderedes ud fra den samfundsøkonomiske gevinst opgjort i kr. per ton udledt CO₂ækvivalent. Blandt de 78 forslag vedrører 12 transporten, heriblandt nedsættelse af tophastigheden på motorveje fra 130 km/t til 110 km/t, afskaffelse af befordringsfradraget, kilometerbaseret kørselsafgifter, forhøjelse af brændstofafgifter, lovkrav om 1 pct. 2. generation bioethanol iblandet benzin, forlænget afgiftsfritagelse for elbiler efter 2015 og afgiftsfritagelse for plug-in-hybridbiler 2013-2015. På topti listen over tiltag med de største reduktioner lå kilometerbaserede kørselsafgifter på førstepladsen og en forhøjelse af brændstofafgiften med 40 øre/liter på femtepladsen. Men ifølge de samfundsøkonomiske beregninger befandt hele seks af transporttiltagene sig på toptilisten over de dyreste reduktioner, heriblandt hastighedsnedsættelsen på førstepladsen, kilometerbaserede kørselsafgifter på sjettepladsen og afskaffelse af befordringsfradrag på syvendepladsen. Paradoksalt nok blev de mest effektive virkemidler på transportområdet straks skudt ned af regeringens ministre, først og fremmest kørselsafgifter.

"Økologisk Råd: Klimaplanens beregninger er fulde af fejl"

Efter offentliggørelsen af klimaplanens virkemiddelkatalog udspandt sig en debat omkring grundlaget for embedsmandsudvalgets beregningsmetoder. En af kritikerne var Christian Ege, sekretariatsleder hos Det Økologiske Råd, som bl.a. blev citeret for følgende berettigede kritik i en artikel med ovenstående overskrift af Sanne Wittrup i Ingeniøren den 15. august 2013:

»Når man regner skyggepriser på denne måde, som er den samfundsmæssige omkostning pr. ton sparet CO₂, så vil enhver reduktion i brændstofforbruget i transportsektoren være dyr for staten, fordi benzin og diesel er afgiftsbelagt. Det vil sige, at jo bedre klimatiltaget virker, desto flere penge mister staten, og det er jo helt galt».

"Projekt om udarbejdelse af roadmap for udfasning af fossile brændstoffer i transportsektoren"

Transportministeriet udsendte den 26. august 2013 et notat med ovenstående overskrift. I notatet slås fast, at det er regeringens målsætning, at Danmark skal være uafhængig af fossile brændstoffer i 2050. Transportsektoren udgør den sværeste nød at knække, således som det fremgår af følgende citat:

"Transportsektoren er i dag helt afhængig af de fossile brændstoffer, og en udfasning af disse og dermed en markant reduktion i CO₂-udledningen, er derfor en kompleks opgave, der kræver en konkret plan – et roadmap – på området, der skitserer rækken af virkemidler, der skal tages i brug, og ikke mindst timingen i dette frem mod 2020 og 2050."

Notatet peger på fire typer af indsatser for reduktion af transportsektorens samlede CO₂-udledning:

"Det drejer sig *for det første* om virkemidler, der begrænser væksten i efterspørgslen efter person- og godstransport."

"*For det andet* er der virkemidler, der effektiviserer transporten, så der udføres mere transport pr. kørt km."

"*Den tredje kategori* af indsatser vedrører effektiviseringer i energiforbruget i transportsektoren, så forbrugt energi pr. km. reduceres."

"Endelig er det *fjerde – og på lang sigt afgørende – område*, virkemidler, der indfører alternative drivmidler, der ikke udleder – eller udleder markant mindre – CO₂."

Det er jo helt fint, at en begrænsning af væksten i efterspørgslen efter transport nævnes som det første virkemiddel. Under dette virkemiddel nævnes bl.a. øget fokus på stationsnærhedsprincippet og beskatning af privatbilismen, men sidstnævnte faktor skydes med det samme ned som en farbar vej: "Øgede afgifter på transportområdet må generelt vurderes som ikke at være et omkostningseffektivt virkemiddel."

Roadmap'et skal udarbejdes af Transportministeriet, med ministeren som formand, i et samarbejde med Klima-, Energi- og Bygningsministeriet, dvs. på daværende tidspunkt med Pia Olsen Dyhr og Martin Lidegaard som drivende kræfter. Samtidig etableres en følgegruppe med centrale brancheorganisationer, hvoraf følgende blev inviteret: 3F, DI transport, Dansk Erhverv, FDM, DTL, ITD, Danske Busvognmænd, Rederiforeningen, Trafikselskaberne i Danmark og Danske Havne, tillige med endnu en følgegruppe med repræsentanter for "forskellige grønne organisationer og teknologiske løsninger", hvoraf følgende blev inviteret: Teknologirådet, Concito, Det Økologisk Råd, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Cyklistforbund, Partnerskabet for brint og brændselsceller, repræsentant for gas-sektoren, Landbrug &

Fødevarer, Energi- og Olieforum, Dansk El-bil Alliance, Danske Bilimportører, Biorefining Alliance samt Partnerskab for brint og brændselsceller. Som det fremgår blev hverken RBT eller NOAH Trafik tilgodeset med en invitation.

Det er sikkert en rigtig god ide at etablere to parallelle følgegrupper, men hvordan ministeren havde tænkt sig at kombinere de to ministres og de to følgegrupperes indsats til et roadmap forbliver et ubesvaret spørgsmål. Til sidst nævnes det, at planen skal foreligge i løbet af foråret 2014, så vi ser forventningsfulde frem til en offentliggørelse. Men efter ministerskiftet ligger anstrengelserne måske stille?

I forbindelse med udarbejdelsen af strategien "På vej mod en fossil transportsektor" gennemførte Transportministeriet en række tematiske workshops, hvoraf RBT deltog i hovedparten.

CONCITOs Annual Climate Outlook 2013

CONCITOs årsrapport 2013 omfatter et udførligt kapitel 8 om transport. Det fremgår bl.a., at transportsektoren i 2011 udledte 14,9 mio. ton CO₂, hvilket udgør 33 % af den samlede udledning. Udledningen er et lille fald på knap 2 % fra 2009, hvor krisens effekter slog igennem i transporten, men en stigning på 20 % siden 1990. Det samlede fald i personbilernes CO₂-udledning over en 10-årig periode ca. 10 % tilskrives alene den stigende energieffektivitet for personbiler, på trods af en større bestand personbiler og dermed større kørselsomfang. Sammenlignet med den kollektive trafiks billetpriser i Hovedstadsområdet på 45 % siden år 2000, så er den samlede omkostning ved bilkørsel kun steget med 16 %, først og fremmest som resultat af den markant reducerede købspris på biler siden 2007.

I sin vurdering af de virkemidler til reduktion af transportsektorens CO₂, som blev fremlagt i forbindelse med regeringens Klimaplan, kommer CONCITO frem til et samlet reduktionspotentiale på 2,7 mio. ton CO₂. Men da de mest potente midler momentant blev dømt ude, er CONCITOs forsigtige konklusion, at "det umiddelbart bliver overordentligt vanskeligt at effektivisere og omstille transportsektoren, således at man også her kan reducere klimabelastningen." I forbindelse med vurderingen af indførelse af kilometerbaseret kørselsafgifter formuleres følgende kritiske synsvinkel:

"Det kan derfor undre, at man vælger at vurdere effekten af at indføre et system, der koster 4,36 mia. kr. i anlæg og 1,6 mia. kr. i årlig drift for at opnå en effekt, der kunne klares ved at lægge en afgift på ca. 4 kr. per liter brændstof til person og varebiler. Når man således vælger at "skyde gråspurve med kanoner" er det ikke underligt, at man finder, at dette tiltag har en meget høj CO₂-skyggepris. Et GPS baseret kørselsafgiftssystem har sin berettigelse, hvis man vil differentiere afgiften efter tid og sted, så man kan reducere trængsel."

"Klimavenlig transport kræver ny afgiftsstruktur

"Trods høje afgifter og mere energieffektive biler falder transportens CO₂-udledning ikke. CONCITO anbefaler nye principper for transportbeskatningen."

I forbindelse med offentliggørelsen den 24. februar 2014 af rapporten "**Klimavenlig transportbeskatning**", forfattet af Susanne Krawack, udsendte CONCITO en pressemeddelelse med ovenstående indledning. Rapporten er en bestanddel af et større skatteprojekt med titlen "Skatter og afgifter som instrument i klimapolitikken", støttet af Villum Fonden, og offentliggjort den 11. marts 2011. En hovedårsag til, at den samlede CO₂-udledning fra personbiltrafikken er steget, skyldes, at den lave pris på små energieffektive biler har ført til et øget salg af biler og øget trafikarbejde. Bilparken er steget fra 1,9 mio. i 2007 til 2,3 mio. i 2013. Ifølge rapporten er erhvervstransporten i dag – i modsætning til personbiltransporten - underbeskattet i forhold til de eksterne omkostninger, som den påfører samfundet. En CO₂-reduktion i transportsektoren gennem teknologiske forbedringer kan ifølge CONCITO opnås ved, at den fremtidige beskatning af både den private og erhvervsmæssige vejtransport sker ud fra de tre nedenstående principper:

- Et *road pricing*-system med kilometerafgift, der afspejler de gener, der afhænger af tid og sted og hvor satserne reguleres efter den faktiske belastning.
- En *brændstofafgift* som dækker klima- og miljøbelastningen ved brug af det pågældende brændstof samt modvirker at trafikken blot øges, når brændstoffet bliver billigere per kørt kilometer.

- En *registreringsafgift*, der giver incitament til at købe de mest energiøkonomiske teknologier og justeres efter teknologiudviklingen, så det hele tiden kun er de mest energiøkonomiske køretøjer, der favoriseres.
- En *ejerafgift* som løbende justeres med henblik på at sikre det politisk ønskelige provenu fra transportsektoren.

Jernbane- og letbanetransport i fokus

"Borgmestrene vi have "S-tog" til Vestjylland

Byg en ny togstation og sæt tog ind, der kører hvert 20. minut, ligesom S-togene i København. Det er visionerne hos borgmestrene i Esbjerg og Varde."

I en artikel af journalisten Henrik Nordstrøm Mortensen i Ingeniøren den 7. juni 2013 interviewes de to V-borgmestrene Johnny Søtrup, Esbjerg og Gylling Haahr, Varde om deres forslag til S-togs lignende jernbanedrift i et vestjysk nærbaneprojekt fra Oksbøl i nord over Varde og Esbjerg til Ribe i syd. De to borgmestrene har sammen skrevet et brev til transportminister Henrik Dam Kristensen om fordelene ved at styrke den vestjyske jernbane.

"Aalborg vil have 11,7 kilometer letbane til 1 milliard kroner"

I en artikel i Ingeniøren den 24. juni 2013 med ovenstående overskrift af journalisten Henrik Nordstrøm Mortensen redegøres for fremlæggelsen af en analyse af Nordjyllands Trafikselskab, Aalborg kommune og Region Nordjylland den 21. juni 2013, hvor parterne forslår bygning af en ny letbane i Aalborg, som skal være 11,7 km lang, have 24 stoppesteder og bidrage med et løft på 5 mio. påstiger om året, til en anlægspris på 1 mia. kr. Så endnu et skridt er taget for at sætte Aalborg på letbaneskinner.

"Søren Pape Poulsen (K), borgmester i Viborg Kommune: Kollektiv trafik som aktivt bosætningsværktøj"

Meget interessant melder flere borgerlige politikere i det såkaldte Udkantsdanmark sig på banen med krav til staten om satsning på kollektiv skinnebåren trafik for at få vendt den udvikling, som tømmer provinsen for aktiver. I en artikel i Altinget Transport den 18. november 2013 skriver Viborgs borgmester bl.a.: "Staten bør bakke op om en kollektiv trafik, der fungerer som aktivt bosætningsværktøj i de mindre byer. Med små tog og genåbning af trinbræt i mange små landsbyer vil det pludselig blive attraktivt at bosætte sig i de lokalsamfund og ikke være afhængig af to biler. Hvis unge kunne have let adgang til uddannelsesinstitutionerne via effektiv kollektiv trafik, og arbejdsstyrken havde adgang til det samme, kunne vi begynde at vende udviklingen."

"Odense får en letbane"

I en pressemeddelelse fra Transportministeriet den 27. november 2013 meddeles det, at "Der er med finansaftalen for 2014 mellem regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti afsat 1,1 mia. kr. til et statsligt tilskud til en letbane i Odense. Foruden staten bidrager Odense Kommune og Region Syddanmark også til finansieringen af letbanen." Så nu er finansieringen af endnu en letbane i Danmark faldet på plads.

"Beskæftigelses- og uddannelsesindsatsen for ledige"

September 2013 offentliggjorde det af regeringen nedsatte "Ekspertudvalget vedrørende infrastrukturinvesteringer og arbejdskraft- og kvalifikationsbehov" sin rapport om arbejdskraftbehov i forbindelse med infrastrukturinvesteringer. Eksempelvis vurderedes det, at de kommende 10 års (2013-2022) bygge- og anlægsaktiviteter i forhold til letbane- og metroprojekter vil medføre en samlet forventet ekstra efterspørgsel efter arbejdskraft på ca. 11.700 mandår, hvoraf hovedparten forventes at være ufaglærte og faglærte arbejdere (Tabel 2.6). Med erfaringerne in mente fra det igangværende Metroringprojekt skal man næppe forvente, at der blive tale om dansk arbejdskraft, men den problematik forholder rapporten sig ikke til.

"Ny Cowi-analyse: Danskerne vil køre mindre bil"

Den ny COWI-analyse med titlen **"Infrastruktur – analyse af befolkningens drømme og forventninger"**, som blev præsenteret den 24. oktober 2013 på et infrastrukturseminar med deltagelse af bl.a. transportminister Pia Olsen Dyhr, blev omtalt af journalist Birgitte Marfelt i Ingeniøren med ovenstående titel den 24. oktober. Analysen er baseret på svar fra 1.000 respondenter. I RBT kan vi kun glæde os over analysens resultater, som bl.a. kommenteres af Michael Knørr Skov fra COWI således: "Analysen viser, at danskernes transportvaner kan flyttes. Som samfund kan vi gøre en forskel ved at styrke alternativerne til privatbilisme. Det handler primært om at understøtte kollektiv transport, cyklisme og en "parkér og rejs"-politik, der kombinerer forskellige transportformer". Ifølge analysen vil knap en fjerdedel af bilisterne vælge at lade bilen stå, såfremt den kollektive transport var bedre. Så det er jo blot om at komme i gang så hurtigt som muligt med de bæredygtige trafikinvesteringer.

Produktivitetskommissionens analyserapport 5: "Infrastruktur"

Produktivitetskommissionen, som blev nedsat af regeringen for at kaste lys over produktivitetsudviklingen i Danmark og komme med konkrete anbefalinger, der kan styrke landets produktivitet i både den private og offentlige sektor i de kommende år, satte i sin femte rapport fokus på infrastruktur. Kommissionens hovedsynspunkt er, at samfundet skal investere i de projekter, som giver størst samfundsøkonomisk afkast. Ifølge kommissionen er det samfundsøkonomiske afkast størst, når der investeres i infrastruktur i områder med trængsel og i korridorer med megen trafik. Kommissionen skønner, at hvert femte projekt vedtaget siden 2002 har haft så lavt et samfundsmæssigt afkast, at de ikke burde være vedtaget. Samlet set har samfundet tabt 21 mia. kr. på urentable projekter siden 2002. Blandt urentable projekter nævnes de planlagte letbaner i Odense og langs Ring3 og udbygning af den københavnske metro. Som vigtige anbefalinger nævnes et kilometerbaseret roadpricingsystem, indførelse af brugerbetaling for at køre over større broer og tunneler i perioder med trængsel og differentiering af priser i den kollektive transport i forhold til efterspørgslen.

Det store problem med rapporten er kommissionsmedlemmernes snævre, dvs. markedsøkonomisk bestemte beregning af tidsgevinster og omkostninger for samfundet, de anvendte diskonteringsrenter og deres tilgang til beregning af velfærdseffekter. Som valgt eksempel opstilles en samfundsøkonomisk projektvurdering for den vedtagne udbygning af Køge Bugt motorvejen, som økonomerne beregner til samlet at skabe en samfundsøkonomisk gevinst på i alt 12,7 mia. kr., hvoraf tidsgevinster for bilisterne er langt den største gevinst efterfulgt af øgede skatteindtægter for staten i form af bilbeskatning af brændstofafgifter. Generelt kan der rettes den kritik, at opgørelser over bilisters tidsforbrug på rejser i form af pendling, shopping og fritid, som ifølge DTU udgør 77 % af alle trængselstimer i hovedstaden, ikke bør indgå i et regnestykke over spildtid. Bag antagelsen ligger, at spildtiden alternativt ville blive konverteret til anden produktiv aktivitet og dermed forøge samfundets samlede produktivitet. Begrebet skinneeffekt er en ukendt størrelse. Et skift fra bilisme til kollektiv trafik med mulighed for at arbejde undervejs og større komfort i form af afslapningsmuligheder indgår ikke i økonomernes modelbetragtninger. Det gælder tillige et skift til cyklisme og de dermed forbundne færre sundhedsudgifter for samfundet. Og investeringer i kollektiv trafik, som ikke fremmer produktionens og befolkningens centralisering er dømt helt ude.

"Hver tredje trafikdræbte kunne have reddet livet ved at overholde fartgrænsen"

"I mere end halvdelen af alle dødsulykker bliver der givet mere gas, end politiet tillader, viser ny rapport. På landevejene ignorerer motorcyklister og varevognschauffører hastighedsgrænserne"

I en artikel af Magnus Bredsdorff i Ingeniøren den 11. februar 2014 omtales Vejdirektoratets rapport "Dødsulykker 2012", Rapport 466 fra januar 2014. I 2012 mistede 167 personer livet i 156 ulykker, hvilket er historisk lavt, så det går stadig den rigtige vej. I et kort afsnit i rapporten opsummeres det, hvem dødsulykkerne går ud over:

"Hvem blev dræbt?"

Halvdelen af de dræbte personer var førere eller passagerer i personbiler. De øvrige dræbte var primært motorcyklister, knallertførere, cyklister og fodgængere. 40 % af de dræbte var bløde trafikanter (cyklister,

knallertførere og fodgængere), og andelen har været stigende siden 2010. Næsten 3 ud af 4 dræbte var mænd. Blandt børn og ældre var en mindre andel hankøn. Halvdelen af de dræbte kvinder var fodgængere eller cyklister. En femtedel af de dræbte var 70 år eller derover, og omkring en femtedel var i alderen 18-24 år. Halvdelen af de dræbte ældre var bløde trafikanter. Blandt de dræbte cyklister var der en overvægt af kvinder.

"Usikkert om motorveje giver vækst"

Endnu engang gør en trafikforsker opmærksom på, at motorveje ikke nødvendigvis skaber vækst. I en artikel i Altinget Transport den 20. februar 2014 opsummerer Per Homann Jespersen problematikken i artiklens manchet således:

"Debat: I stedet for at tænke motorveje som vækstmotorer skal man primært tænke dem som omfordelere af væksten, skriver Per Homann Jespersen, lektor på Roskilde universitet, og efterspørger kvalificerede analyser, der kan få beslutningstagerne til at tænke sig lidt mere om. Hvad med at stille krav om medfinansiering fra kommunerne ved nye motorveje i lighed med, hvad man gør ved letbaner?"

"Flere rastepladser på vej til modulvogntog"

En pressemeddelelse fra Transportministeriet den 24. februar 2014 indledes som følger:

"Kørsel med modulvogntog i Danmark er tilladt som forsøgsordning frem til udgangen af 2016. Forsøget blev startet i 2008, og siden er det vejnet, hvor kørsel med modulvogntog er tilladt, løbende blevet udvidet. Modulvogntog har i dag adgang til 19 rastepladser på landsplan."

"Transportministeren har bedt Vejdirektoratet undersøge, om flere rastepladser vil kunne tillade kørsel og parkering med modulvogntog. Vejdirektoratet vurderer, at det er muligt at optage yderligere ca. 15 rastepladser til kørsel og parkering af modulvogntog i bekendtgørelsen."

Det er i denne pressemeddelelse, at beretningens indledningscitater fra den modulvognsbejstrede transportminister kan læses.

Altinget Transport: "Transportdebatten retter blikket mod den grønne omstilling"

"Transportdebatten: Otte aktører vil den næste måneds tid debattere den grønne omstilling på transportområdet. Se alle debattørerne her".

Sådan henvendte Altinget Transport sig til læserne den 18. marts 2014. Spørgsmålet er blot, om den annoncerede personsammensætning er alsidig nok til at fremme en debat om nødvendige tiltag, endside fremme politiske beslutninger i retning af en bæredygtig transportomstilling. De udvalgte otte personer er trafikordfører for S Rasmus Prehn, trafikordfører for V Kristian Pihl Lorentzen, chefkonsulent for Dansk Erhverv Jesper Højte Stenbæk, administrerende direktør i Movia Dorthe Nøhr Pedersen suppleret med næstformand for Movias bestyrelse Per Hovmand, adm. direktør for Landbrug & Fødevarer Søren Gade, administrerende direktør for FDM Thomas Møller Thomsen, klima- og miljøpolitisk medarbejder hos Danmarks Naturfredningsforening Christian Poll og chefkonsulent i CONCITO Susanne Krawack. Det bliver sikkert en spændende debat mellem beslutningstagere, men næppe med bæredygtigt perspektiv. I første omgang var panelsammensætningen en behændig omgåelse af NGOer med bæredygtig trafik på dagsordenen, men debatten med nye deltagere viste sig at skulle fortsætte. I anden omgang blev Kjeld A. Larsen fra RBT opfordret til at bidrage med to debatindlæg vedrørende de store infrastrukturprojekter, som er på tegnebrættet i Transportministeriets strategiske analyser, med deadline henholdsvis den 24. april og den 8. maj.

"Intern kamp i regeringen om nye megacentre"

"Erhvervsminister Henrik Sass Larsens embedsmænd vil have planloven svækket, så der kan bygges kæmpe supermarkeder i det danske landskab. Miljøminister Kirsten Brosbøls folk underkender i stærke vendinger argumentationen som ukorrekt, mangelfuld og irrelevant.

I en forsideopsætning i Information den 25. marts 2014 beskriver journalist Jørgen Steen Nielsen den voldsomme uenighed mellem to ministeriers styrelser. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen under erhvervs-

og vækstminister Henrik Sass Larsen lægger i udkast til ny rapport op til "at lempe planlovens bestemmelser om placering og størrelse af nye butikker og samtidig forpligte kommunerne til at tage konkurrencemæssige hensyn i forbindelse med administrationen af planloven". I et notat i et en lukket høring fra Naturstyrelsen under miljøminister Kirsten Brosbøl fremgår det, at der intet belæg er for at hævde, at større butikker giver større produktivitet. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens konklusioner, ligesom Produktivitetskommissionens tilsvarende anbefalinger, bygger primært på en rapport fra det kontroversielle konsulentfirma McKinsey, der er blevet kritiseret fra flere sider. I dag sætter planloven en øvre grænse for nye dagligvarebutikker på 3.500 m². Formålet med planlovens bestemmelser er at opretholde et varieret butiks- og byliv i bycentrene og samtidig beskytte landskabet mod nye store indkøbscentre, som blot vil føre til et forøget transportarbejde for bilejere og mindske muligheden for dagligvareindkøb for husstande uden bil. En lempet planlov vil gøre det muligt for udenlandske discountkæder at bygge "hypermarkeder" på mindst 5.000 m². En række kommunalpolitikere og erhvervsorganisationer har i stærke vendinger kritiseret forslaget om at ændre planloven. RBT har tillige støttet en fælleshenvendelse til Miljøministeriet

Fælleshenvendelse fra COOP og De Samvirkende Købmænd til miljøministeren om ændring af planloven

På initiativ af Coop Danmark A/S og De Samvirkende Købmænd blev en fælles henvendelse til miljøminister Kirsten Brosbøl, tillige med kopi til adskillige ministerier, partiernes folketingsgruppe og en række FT udvalg, afsendt den 24. marts 2014 med 48 underskrivende organisationer og virksomheder, herunder Cyklistforbundet, Det Økologiske Råd, Miljøbevægelsen NOAH og NOAH Trafik og RBT. Henvendelsen, underskrevet af koncerndirektør for Coop Danmark Gregers Wedell-Wedellsborg og adm. direktør i De Samvirkende Købmænd John Wagner, lyder i sin korthed:

"Produktivitetskommissionen forventes ultimo marts at anbefale en liberalisering af planlovens detailhandelsbestemmelser, så der kan bygges flere hypermarkeder i Danmark.

Nedenstående organisationer/virksomheder opfordrer regering og Folketing til at fastholde planlovens detailhandelsbestemmelser og nedsætte et fagkyndigt udvalg til at belyse mulighederne for politiske tiltag, som kan fremme produktiviteten i detailhandelen, men som ikke indebærer en øget koncentration, geografisk og branchemæssigt. Udvalget bør indhente eksempler fra udlandet og give et samlet billede af detailhandelsudviklingens betydning for bosætning, byudvikling, ejendomspriser, beskæftigelse og miljø."

"Passagererne får stærk stemme"

"En ny uafhængig stemme, Passagerpuls, skal fremover tale passagerernes sag og skaffe ny faktabaseret viden om kollektiv trafik og passagererne. Trafikselskaber, jernbaneoperatører og pendlertalsmænd bakker op om tankerne bag Passagerpuls"

Ovenstående meddelelse fra transportministeriet den 4. april 2014 omtaler et nyt projekt "Passagerpuls, iværksat af Forbrugerrådet Tænk med Lise Bjørg Pedersen som projektleder og med støtte fra transportministeriet. Med projektet skal der sættes mere fokus på passagererne i den kollektive trafik, bl.a. ved at inddrage dem i beslutningerne og organisere dem bedre. Det lyder som et rigtig godt initiativ.

Rådets handlinger:

Lykønskningsskrivelse med anmodning om foretræde for to hinanden efterfølgende transportministre

Lykønskningsskrivelsen til **Pia Olsen Dyhr** blev afsendt den 15. august 2013, og foretrædet blev effektueret den 25. oktober. Til mødet med ministeren sendte RBT en delegation bestående af Ole Iskov, Niels Wellendorf, Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen. Ivan Lund Pedersen kunne ikke deltage. Ministeren, som var ledsaget af hele tre embedsmænd: kontorchef Tine Lund Jensen, kontorchef Mikkel Sune Smith og ministersekretær Jesper Kronborg, svarede alene på de mange transporttemaer, som rådsmedlemmerne kom ind på i deres fremlæggelse. Fremlæggelsen blev suppleret med diverse trafikpolitiske forslag via internettet, både forud for og efter mødet. Fra mødet foreligger et notat, udarbejdet af Leif Kajberg.

Lykønskningsskrivelsen til **Magnus Heunicke** blev afsendt den 25. februar 2014. Transportministeren besvarede efterfølgende den 17. marts og meddelte, at "Grundet en meget travl kalender er jeg desværre nødt til at takke nej til et møde." RBT har aldrig tidligere oplevet, at en minister eller borgmester ikke har

været i stand til at imødekomme en anmodning om et møde. Efterfølgende har RBT svaret, at vi absolut respekterer ministerens kalender, men at vi har stor tålmodighed med henblik på en mere gunstig lejlighed med mindre tidspres. Men så er Magnus Heunicke måske slet ikke minister længere!

RBT pressemeddelelse i anledning af Magnus Heunicke's tiltræden som Transportminister

I pressemeddelelsen, skrevet af Niels Wellendorf og udsendt den 6. februar 2014, anbefaler RBT bl.a. ministeren til at tage initiativ til at få udarbejdet en helhedsplan for et fladedækkende letbanenet for Københavnsområdet, herunder med letbaner helt ind til det centrale København.

Hørings svar om evaluering af lov om trafikselskaber

Den 14. maj 2013 afsendte RBT ved Ole Iskov et høringssvar "Høring om evaluering af lov om trafikselskaber". Evalueringen omfatter en række forslag til, hvordan organiseringen af den kollektive trafik kan forbedres. I hovedstadsregionen med tre politiske niveauer (stat, regioner og kommuner) har kunden indgang til den kollektive trafik via fire trafikselskaber: Movia, Metroselskabet, DSB og DSB S-tog. For transportministeren er det målet, at kunden kun får én indgang til den kollektive trafik, som kunne være en paraplyorganisation mellem det politiske niveau og trafikselskaberne. Dette forslag kommenterer RBT i høringssvaret således:

"Vi er derfor enige i, at der tiltrænges ændringer af hensyn til kunderne og i mindre grad af hensyn til aktørerne. Det er så for os et spørgsmål, om den foreslåede paraplyorganisation hovedsagelig baseret på det nuværende såkaldte direktørsamarbejde vil kunne tilvejebringe også mere radikale ændringer. Det er nemlig ikke gjort med ét navn, ét ansigt og ét brand. Vi har i den forbindelse hæftet os ved, at transportministeren i tilfælde af uenighed træffer afgørelse, men vi vil dog nok foretrække et mere uvildigt forum f.eks. i form af en paraplyorganisation med repræsentanter for stat, regioner og kommuner suppleret med f.eks. en trafikforsker fra DTU og en medarbejder fra Forbrugerrådet. En integreret ny organisation forekommer for drastisk, men det må være en forudsætning, at samarbejdet er forpligtende og som en "grundlov" er fastsat i alle relevante kontrakter."

Deltagelse i Folkemødet 2013 på Bornholm

RBT blev sammen med bl.a. NOAH Trafik inviteret af Jyder mod Overflødige Motorveje ved Ellen Odgaard til at bidrage med oplæg på et "Debatmøde om bæredygtige transportformer og infrastruktur" lørdag den 15. juni 2013 på Pilekroen i Allinge. For RBT bidrog Leif Kajberg med oplægget "Trafik er andet end biler. Hvordan kan vi arbejde mod bæredygtige transportformer?" og Ivan Lund Pedersen bidrog for NOAH Trafik med oplægget "Hvad er trængsel – og hvad kan vi gøre ved det?". De øvrige oplægsholdere var arkitekt Lasse Schelde, Bicycle Innovation Lab, med oplægget "Bytrafik – opgør med tunnelsynet" og trafikforsker Per Homann Jespersen med oplægget "På hvilket fundament tages de politiske beslutninger?". Tendensen til at et arrangement om trafikpolitik drukner i udbudshavet af arrangementer er oplagt, men så fik RBT erfaringspraksis med det årligt tilbagevendende Folkemøde.

Afslutning af arbejdsindsatsen i Trængselskommissionen

Årene 2012 og 2013 var meget præget af arbejdet i Trængselskommissionen, som blev nedsat i fællesskab af regeringen, Enhedslisten og Dansk Folkeparti. Som noget hidtil uset blev repræsentanter fra græsrodsorganisationer udpeget som medlemmer af kommissionen. Således blev rådsmedlem Ivan Lund Pedersen udpeget som kommissionsmedlem, ikke som repræsentant for RBT, men for NOAH-Trafik. Ivan pegede på RBTs formand Kjeld A. Larsen som sin suppleant. **RBTs baggrundsgruppe** for arbejdet i TK udgjordes af Lars Barfred, Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen.

Konflikterne mellem de modstridende interesser tilspidsedes hen imod færdiggørelsen af den endelige afrapportering. De bilglade medlemmer kæmpede for at anbefale flere motorveje, og Michael Swane fra DI Transport truede endog med at forlade kommissionen, såfremt de omstridte motorveje ikke kom med i anbefalingerne. Trafikforsker Per Homann Jespersen fra RUC udfærdigede til sidste møde et notat, som klart belyste, at der ud fra en trængselstilgang ikke er behov for yderligere udbygning af Frederikssunds-motorvejen. Trængsel har generelt været brugt som argument for bygning af nye eller udbygning af

eksisterende motorveje med flere spor. Den traditionelle måde at beregne trængsel på og det dermed beregnede tidstab for bilister var et gennemgående tema under hele arbejdsprocessen. Beregningsmetoden tager udgangspunkt i begrebet "free flow", som er forskellen mellem bilistens faktiske hastighed og den tilladte hastighed uden andre trafikanter på vejnettet. Men ved et besøg hos OECD i Paris fik de deltagende TK-medlemmer den klare besked, at beregningsmetoden er helt ubrugelig. I den sidste del af arbejdet diskuteredes kilometerbaserede kørselsafgifter som et centralt trængselsreducerende virkemiddel. Et andet væsentligt trængselsreducerende virkemiddel, nemlig parkeringsafgifter var for længst pillet ud som anbefalet virkemiddel.

Flere gange under den tilspidsede situation måtte Ivan Lund Pedersen gøre opmærksom på en helt central målsætning i **kommissionens kommissorium**: *"Der skal findes helhedsorienterede løsninger på disse udfordringer, der samtidig reducerer hovedstadens støj- og luftforurening samt CO₂-udledning til gavn for miljøet, befolkningens sundhed og bylivet. De konkrete forslag til løsninger skal bl.a. understøtte, at den kollektive trafik samt cyklisme skal løfte det meste af den fremtidige vækst i trafikken".*

Aflevering af Trængselskommissionens betænkning "Mobilitet og fremkommelighed i hovedstaden"

Endelig, torsdag den 26. september 2013, kunne formanden Leo Larsen aflevere TKs afrapportering med titlen "Mobilitet og fremkommelighed i hovedstaden", betegnet betænkning 1539, en moppedreng på 234 sider, omfattende bl.a. et bilag 5 med i alt otte mindretalsudtalelser. Samtidig med afleveringen af betænkningen til transportminister Pia Olsen Dyhr blev afholdt et pressemøde. Betænkningen rummer flere anbefalinger vedrørende udbygning af motorvejssystemet mod København, men ikke en viderebygning af Frederikssundmotorvejen, og heller ikke en havnetunnel. Det mest trængselsreducerende tiltag er forslaget om gradvis indførelse af roadpricing. Alt i alt fører forslagene, til en samlet finansiering på op mod 44 mia. kr., ikke til en reduktion af trængslen, samtidig med at anbefalingerne fører til en vækst i CO₂-udledningen sammenlignet med en udvikling uden de anbefalede tiltag. I forhold til det udstukne kommissorium må man konstatere, at Trængselskommissionen ikke har løst sin opgave.

Ivan Lund Pedersen og Karl Vogt-Nielsen var sammen med øvrige kommissionsmedlemmer, heriblandt Susanne Krawack fra Det Økologiske Råd og Morten Kabell fra Enhedslisten, bidragende til tre fælles mindretalsudtalelser og bidrog samtidig med hver deres egen mindretalsudtalelse. Blandt de mere omfattende mindretalsudtalelser var udtalelsen fra Hans Toft, borgmester i Gentofte, som både udtalte sig mod indførelse af roadpricing og en havnetunnel, til trods for at sidstnævnte ikke var blandt de anbefalede projekter.

Fra Ivan Lund Pedersens mindretalsudtalelse hentes følgende citat, som understreger den manglende vilje til at løse den skitserede hovedopgave: at reducerede trængslen via overflytning til mere bæredygtige transportformer:

"Mangler i Betænkningen"

Betænkningen er støvsuget for anbefalinger af alle tiltag, som er anerkendt som effektive, hvis man ønsker at gå i retning af at efterleve de centrale målsætninger i kommissoriet. Alle økonomiske og planlægningsmæssige styringsmidler, der kan sikre, at der kan ske overflytning fra bilbrug til større brug af cykler og kollektive transportmidler, er således udeladt som anbefalinger. Det gælder f.eks. sådanne styringsmidler som højere beskatning af benzin og diesel, gradvis reduktion af befordringsfradrag for bilpendling og genopretning af beskatningsniveauet for bilkøb. Beskatningen af mindre biler er således halveret i forhold til reglerne i 1990 og den danske benzin er den billigste i Europa set i relation til arbejdslønnen.

Med hensyn til et vigtigt styringsmiddel som parkeringspolitikken anbefales det, at der skal udarbejdes en samlet parkeringsstrategi for hele hovedstadsområdet. Der er ingen anbefalinger, hvad angår indholdet. Det kunne være en begrænsning af antallet af pendlerparkeringspladser ved stationsnære byggerier, fordyrelse af parkering i byområder samt beskatning af værdien af gratis pendlerparkerung."

"Minister: Vi har 2,5 milliarder til at fjerne trængsel"

I et interview med transportminister Pia Olsen Dyhr ved journalist Birgitte Marfelt i Ingeniøren den 26. september 2013 markerer ministeren, at til at betale de 40 mia. kr., som TKs forslag vil koste, har hun bare 2,5 mia. kr. fra den alternative forligskreds "Bedre og billigere trafik", og dem skal der først forhandles med

forligsparterne om. Hun siger samtidig, at vejudvidelser ikke løser trængselsproblemerne, og at hun fortsat afviser roadpricing-anbefalingerne med, at teknologien ikke er moden.

Pressemeddelelse: Rådet for Bæredygtig Trafiks ønsker til bedre kollektiv trafik på baggrund af Trængselskommissionens betænkning

I RBTs pressemeddelelse, som blev afsendt den 3. oktober 2013 og underskrevet af Niels Wellendorf og Kjeld A. Larsen, udtrykte vi vor ærgrelse over, at betænkningens forslag til bedre kollektiv trafik ikke var mere konkrete, og ikke blot forslag om yderligere analyser, og vi lagde vi vægt på forslag til kraftig kapacitetsudvidelse af S-banen og nye letbanelinjer.

"Kommission på afveje"

Information bragte den 4. oktober 2013 et læserbrev fra Kjeld A. Larsen, hvori han går i rette med formand for Trængselskommissionens formand Leo Larsens påstand i dagspressen og på offentlige møder om, at kommissionens forslag om udbygning af den kollektive trafik er skyld i, at CO₂-udslippet vil stige frem mod 2025. Som der står i læserbrevet: "Sandheden er, at den kollektive trafiks CO₂-udslip kun vil udgøre beskedne 8,8 % af den præsenterede prognoses samlede udslip i 2015 sammenlignet med biltrafikkens 91,2 %. Prognosen viser desuden, at den kollektive trafiks CO₂-udslip i absolutte tal kun vil stige marginalt frem mod 2025 sammenlignet med biltrafikkens udslip. Dette selv om prognosen tager højde for effekten af ny teknologi på bilsiden, mens den ikke indregner, at de elektriske tog får mere og mere vindmøllestrøm. Leo Larsens påstand om, at udbygningen af den kollektive trafik vælter læsset, er derfor vildt tendentiøs."

Deltagelse i TØF medlemsmødet "Trængselskommissionens arbejde og anbefalinger"

TØF i samarbejde med ITS Danmark inviterede til et medlemsmøde "Trængselskommissionens arbejde og anbefalinger", som fandt sted den 19. december 2013 hos Trafikstyrelsen. Fra RBT deltog Ole Iskov, Niels Wellendorf og Kjeld A. Larsen. Mødets indhold og kvalitet fik følgende salut i form af en mail til RBTs bestyrelse:

"Det var en blandet fornøjelse, med oplæg fra de to mest magtfulde mænd i kommissionen: Leo Larsen og Michael Svane, og fra Harry Lahrman om roadpricing. Leos oplæg var såmænd afrundet nok, men Svanes oplæg var en værre omgang lorum-lorum: uforberedt, usammenhængende, storskrydende og som sædvanligt kamæleonagtigt. Harrys oplæg var helt fint og medførte en udmærket afrundende debat. Det mest katastrofale var selvfølgelig, at de to dinosaurers oplæg kom til at stå helt alene, ingen modstand fra øvrige deltagere i TK.

Havnetunnelen blev også hevet ind i debatten, og både Leo og Svane gik ind for tunnelen med hud og hår, selv om den ikke er anbefalet af TK. Forespurgt om Havnetunnelens velsignelse som et trængselsreducerende tiltag svarede Svane helt uden om og sluttede af med, at jeg ville blive meget glad for den, når den var gennemført. Helt igennem useriøst og på tværs af faglig indsigt.

Medlemmer af TK, som bidrog med mindretalsudtalelser, burde meddele TØF, at det er urimeligt at afholde en konference om TK anbefalinger uden at mindretalstilkendegivelser kommer frem. Men nu skal Leo jo på pension, men Svane kan nå at lave mange ulykker i form af skævvridning af det danske samfund."

Deltagelse i aktiviteter på skinneområdet

Deltagelse i "Seminar om indenlandsk jernbanegods i Danmark"

Godsseminaret, som fandt sted den 2. oktober 2013 hos IDA, var organiseret af JETRA, Selskabet for Jernbanetransport og NJS, Forum for Nordisk Jernbanesamarbejde. Seminaret omfattede en række oplæg om, hvorfor det går så skidt med godstransport på skinner i Danmark, og bud på, hvorledes situationen kan ændres til det bedre. Blandt oplæggene var chefkonsulent Ole Kien, Rambøll: "Det der tales om i krogene: Hvorfor er den indenlandske godstrafik på jernbane stort set forsvundet?" og adm. direktør Gottfried Eymmer, DB Schenker: "Point of view from a great international freight undertaker". RBT deltog med hele sin jernbanekapacitet: Ole Iskov, Leif Kajberg og Niels Wellendorf, her som repræsentant for NJS.

Deltagelse i Light Rail Day 2013, Copenhagen

Årets Light Rail Day, organiseret af Bernd Reuss fra Goodtranslations.dk ApS, fandt sted i København den 5. november 2013. Som ved tidligere lejligheder omfattede arrangementet en lang række oplæg af teknisk karakter ved udenlandske skinneeksperter. Fra RBT deltog Ole Iskov.

Arbejdet for at opretholde Grindstedbanen

Aktiviteter i Facebookgruppen "Grindstedbanens Venner"

"Esbjerg Nærbane og Grindstedbanen"

Grindstedbanens Venner og Rådet for Bæredygtig Trafik ved rådsmedlem Ole Iskov sendte den 3. marts 2014 et brev til Transportminister Magnus Heunicke om den hvilende Bramming-Grindsted banes fremtid. Brevet var en opfølgning på RBTs møde med den forhenværende transportminister Pia Olsen Dyhr den 25. oktober 2013. Henvendelsen rummer et detaljeret budgetoverslag for renovering af Grindstedbanen på i alt 480 mio. kr., et beløb som er meget lavere end et tidligere udgiftsskøn på 1-1 ½ mia. kr., som indgik i Trafikstyrelsens foranalyse vedrørende anlæg af en lufthavnsbane til Billund. Desuden opfordres ministeren til at indtænke Grindstedbanen i en kommende Esbjerg Nærbane (Oksbøl-Varde-Esbjerg-Bramming-Ribe) med direkte tog mellem Esbjerg og Grindsted.

"Invitation til møde om Grindstedbanen i Esbjerg den 5. marts 2014"

Den 5. marts 2014 afholdt Facebookgruppen "Grindstedbanens venner" sammen med Rådet for Bæredygtig Trafik et møde i Multihuset Tobaksfabrikken i Esbjerg om drøftelse af muligheder for reaktivering af Grindstedbanen for passager- og godstrafik. Mødet, som var arrangeret af Ole Iskov, Leif Kajberg og Sune Nielsen, omfattede tre oplæg ved henholdsvis Carsten Ørnsholt, Veteranbanen Haderslev-Vojens, Maiken Roldsgaard, Arbejdsgruppen og Facebookgruppen for bevarelse af Vestbanen, og Søren Bo Rødgaard Henriksen, Styregruppen STTS, Tønder-Tinglev banen. Sune Nielsen er RBTs kontaktperson i "Grindstedbanens Venner".

Pressemeddelelse "Grindstedbanen har en fremtid – som bane!"

Som opfølgning på det vellykkede møde om Grindstedbanen i Esbjerg udsendte "Grindstedbanens Venner" og Rådet for Bæredygtig Trafik den 14. marts 2014 en pressemeddelelse om initiativet til og en række gode argumenter for genoplivning af Grindstedbanen. Richard Bruns fra Billund Kommune har påtaget sig at være lokal kontaktperson for "Grindstedbanens Venner".

Deltagelse i borgermøde om banebetjening af Billund

Den 6. marts 2014 afholdt Billund Kommune og Trafikstyrelsen i fællesskab et borgermøde i Billund Centeret om prioritering af en letbane eller jernbane mellem Vejle og Billund Lufthavn, herunder linjeføring. For RBT deltog Ole Iskov.

Henvendelse til Folketingets Transportudvalg vedrørende jernbanen København-Ringsted over Køge

Niels Wellendorf udarbejdede følgende henvendelse til Transportudvalget "**Rådet for Bæredygtig Trafik (RBT) har følgende kommentarer til det fremsatte Forslag til Lov 152 om ændring af lov om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge (Ombygning m.v. af Ringsted Station)**". I henvendelsen, som blev sendt den 14. marts 2014, beklager Rådet sig over, at der ikke er taget højde for de mange kommentarer, som er indkommet i forbindelse med høringen af udkastet til lovforslag, og nævner i den forbindelse høringssvarene fra RBT, CFL Cargo og Ole Lund Jensen, alle fra 7. januar 2014. I høringssvarene fremgår det tydeligt, at der i den foreslåede udformning af anlægget i Ringsted er en lang række u hensigtsmæssigheder, herunder af sikkerhedsmæssig art. RBT anbefaler, at en ekstern og uafhængig trafikalaneråd giver ser på projektet, i samråd med dem, der har fremsendt høringssvar, så de konkrete forslag til forbedringer kan vurderes på et objektivi grundlag.

Foretræde for Transportudvalget

De tre høringssparter Thomas Albøg Olsen, sikkerhedschef for CFL Cargo, Ole Lund Jensen og Niels Wellendorf fra RBT har følgelig anmodet om foretræde for Transportudvalget, som fandt sted den 24. april 2014.

"Odense Letbane, 1. etape. Høringssvar"

I RBTs høringssvar vedrørende Odense Letbane, udarbejdet af Ole Iskov og afsendt til Odense Kommunes By- og Kulturforvaltning den 14. marts 2014, udråbes sammenfattende: "Hurra for den ny letbane/sporvej i Odense!" RBTs høringssvar rummer kritiske kommentarer til valg af termen letbane frem for sporvej, til for hård fremfærd med fældning af vejtræer, til udformning af stoppesteder og overdrevne problemer med køreledningernes visuelle betydning og manglende omtale af signalprioritering.

Henvendelse til Pia Olsen Dyhr vedrørende cykelstier i forbindelse med konstruktion af viadukter

Et medlem af RBT, John Plate henvendte sig til RBT for at gøre opmærksom på problemet, at der ved færdiggørelse af større vejanlæg ofte bygges viadukter over gamle lokalveje, men at disse ikke forsynes med cykelstier. Dette skaber sikkerhedsproblemer for cyklister. John Plate nævnte som eksempel bygningen af en motortrafikvej i Odsherred, hvor der ikke planlægges cykelstier.

Problemstillingen blev fremført over for transportministeren, som har vejanlæg med cykelstier som et af sine ressortområder, og som RBT netop havde været i foretræde hos, i en henvendelse dateret den 31. oktober 2013. RBT modtog et svar fra ministeren den 18. november, hvori hun gør rede for det svar hun har fået ved at forelægge problemet for Vejdirektoratet. Svaret redegør alene for problematikken vedrørende den nye motortrafikvej Holbæk-Vig, hvor manglende plads for konstruktion af cykelstier fremhæves, og ikke problematikken generelt.

Deltagelse i konferencen "Forbrugernes stemme i den kollektive Trafik"

Konferencen, som fandt sted hos Rambøll i Ørestaden den 5. december 2013, var et TØF arrangement i samarbejde med Forbrugerrådet og Wilke A/S. Ud over danske bidrag med titlerne "Hvad ved vi om passagerernes holdninger og tilfredshed?", "Hvad klager passagererne over?", "Hvem taler på passagerernes vegne?", og "Hvilke forventninger har passagererne til den kollektive trafik?" omfattede programmet to udenlandske oplæg om britiske og hollandske erfaringer. Oplægget "Hvem taler på passagerernes vegne?" ved Lise Bjørg Pedersen fra Forbrugerrådet Tænk omhandlede et planlagt projekt "Passagerpuls", som har til hensigt at fremme passagerernes interesse i den kollektive transport. Et udmærket arrangement med passagererne i fokus med deltagelse af Ole Iskov og Kjeld A. Larsen fra RBT.

Deltagelse i TØF-medlemsmødet "Togfond er godt – mobilitet er bedre"

TØF-arrangementet, som fandt sted den 31. marts 2014 hos Deloitte i Weidekampsgade, var en noget blandet landhandel af beskeden kvalitet vedrørende kollektiv trafik, med fokus på bus som tilbringertrafik. Et af de mere interessante oplæg var et oplæg ved adm. direktør Jens Otto Størup fra Nordjyllands Trafikselskab om et velplanlagt bussystem i Region Nordjylland, som har skabt pæn passagerfremgang. I et oplæg af chef for stationsplan Aske Wieth-Knudsen fra DSB Rejsekort afslørede en først etape af DSBs længe annoncerede stationsplan, som primært handler om en homogenisering af perronudstyret. En plan for selve stationsbygningernes skæbne kommer på et senere tidspunkt.

Deltagelse i konferencen "Byudvikling og Letbaner. Nøglen til vækst"

Konferencen, som fandt sted den 10. april 2014 i Berlingskes domicil i Pilestræde, var organiseret i fællesskab af Berlingske Media, Danske Anlægsentreprenører og Region Hovedstaden. Alt i alt en fagligt sprudlende og velorganiseret konference om, hvad satsning på letbaneudbygning betyder for byudvikling, styret af community redaktør ved Berlingske Business Pia Fuglsang og med indledning ved transportminister Magnus Heunicke. Oplæggene drejede sig om både gennemførte og planlagte letbaneprojekter, i Sverige ved Jens Forsmark fra Spårvagnsstäderna, i Bergen ved projektdirektør Roger Skoglie, i Aarhus ved projektleder Ole Sørensen fra Midttrafik og Niels-Peter Mohr fra Aarhus Kommune, i Odense ved letbanechef Mogens Hagelskær, Letbanen i Ring3 ved bestyrelsesformand Anne Grethe Holmsgaard, projektchef Tove Frederiksen fra Metroselskabet og projektleder Marianne Bendixen fra Ringbysamarbejdet. De sidste to oplæg handlede om endnu ikke vedtagne, men forhåbentlig fremtidige letbaneprojekter i Region Hovedstaden. Otto Anker Nielsen fra DTU Transport fremlagde resultaterne af et spritnyt

forskningsprojekt ” **Trafikanalyser af et net af letbaner og BRT i Hovedstadsområdet**”, hvor også potentialet for letbanelinjer gennem Københavns kommune undersøges, efterfulgt af et oplæg ved Jens Mandrup (SF), formand for Miljø- og Trafikudvalget i Region Hovedstaden, som også efterlyste flere letbaner ind mod Københavns Kommune. Fravær af et oplæg fra Københavns Kommune afspejler den konservative holdning til fremtidig satsning på letbaneudvikling i kommunen. Metroklanen i form af embedsmænd fra KKs Økonomiforvaltning, Metroselskabet og Movia var i øvrigt stærkt repræsenteret blandt konferencens deltagere. Men der skal åbenbart mere end faglige grunde til at vende stemningen i KK. Fra RBT deltog Ole Iskov, Niels Wellendorf og Kjeld A. Larsen, alle via invitation fra Morten Engelbrecht, Letbaner.dk.

Transport og klima

”Klimaminister opgiver klimaet”

Den 22. august 2013 havde Leif Kajberg et debatindlæg i Information, hvor han påpeger energi- og klimaminister Martin Lidegaards nedskruede ambitioner vedrørende transportens fremtidige bidrag til løsning af klimaproblematikken, sammenlignet med de løsningsforslag, som fremgår af hans bog ”Sidste udkald – sådan halverer vi Danmarks CO₂-udslip på 10 år ” fra 2008:

”Her talte han om: reduceret befordringsfradrag for bilister, massiv reduktion af de kollektive trafiktakster, og høje kørselsafgifter. Dengang anså Lidegaard det ikke for urealistisk at nedskære og effektivisere den individuelle vejtransport med 40 procent i et tiårsperspektiv”.

Deltagelse i ”Incitament konference for omstilling til vedvarende energi”

Konferencen, som fandt sted i Industriens Hus den 15. november 2013, var den 6. dialogkonference om temaet omstillingen til vedvarende energi lokal og globalt, arrangeret af Nordisk Folkecenter for Vedvarende Energi. Folkecentret blev i sin tid etableret på initiativ af Preben Maagaard, som nu har titlen forstander emeritus, idet hans medarbejder Jane Kruse er blevet konstitueret forstander. Konferencen omfattede en lang række oplæg ved centrale organisationer, energiselskaber og politikere. Det mest interessante oplæg var et indledende oplæg fra Pernille Rosenkrantz-Theil, klimaordfører for Socialdemokraterne, hvor hun lancerede en ny socialdemokratisk vision for danske familier: ejerskab af to elbiler. Hendes oplæg motiverede Kjeld A. Larsen til efterfølgende at sende hende kommentarer og spørgsmål omkring denne strategis bæredygtighed. Da der ikke kom nogen reaktion på henvendelsen, blev kommentarer og spørgsmål gentaget i form af et læserindlæg i Information, sådan som det ses nedenfor.

”Uholdbar vision om elbiler” – kommentar til Pernille Rosenkrantz-Theils elbilvision

Udpluk fra debatindlæg i Information den 10. december 2013 ved Kjeld A. Larsen:

”Sagen er, at kulstoffodaftrykket ved produktion af biler, uanset anvendt drivmiddel, er omfattende. I en artikel fra The Guardian peges der på, at der ved produktion af en mellemstor ny bil bliver genereret mere end 17 tons CO₂. Det kan dermed bedre betale sig at køre rundt i sin gamle osende kasse frem for at skifte til en ny mere energieffektiv bil. Rosenkrantz-Theil bør kunne fremkomme med klimamæssige argumenter for en to-bilmodel for hver familie, også selv om visionen er baseret på el-produktion fra vedvarende energikilder”. Desværre har Rosenkrantz-Theil ikke ønsket at bidrage til diskussionen.

Deltagelse i en række workshops som del af strategien ”På vej mod en fossil transportsektor”

I forbindelse med arbejdet med at udarbejde et ”Roadmap for udfasning af fossile brændstoffer i transportsektoren” afviklede Transportministeriet i løbet af november 2013 en række på i alt fem workshops med fokus på forskellige temaer. RBT deltog i fire af de fem temaworkshops:

”Hvordan kan de nuværende teknologiers potentiale og de forskellige drivmidler i sammenhæng få os i mål på kort sigt og i 2050?” den 11. november hos IDA, ingen deltagelse fra RBT

”Grøn vækst – hvad kan dansk erhvervsliv bidrage med og hvordan udløses potentialet for vækst og grønne arbejdspladser i fremtiden?” den 12. november hos Landbrug & Fødevarer på Axelborg, med deltagelse af Ole Iskov

"Hvad kan den kollektive trafik og cyklisme løfte?" den 14. november i Transportministeriet, med deltagelse af Niels Wellendorf, Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen

Drivkræfter i trafikvæksten – en barriere for en fossilfri transportsektor?" den 22. november på DTU, med deltagelse af Niels Wellendorf og Ivan Lund Pedersen

"Erhvervstransporten - udfordringer og konkrete muligheder" den 28. november i Transportministeriet, med deltagelse af Ole Iskov

De ret uforpligtende workshops med en lang række oplæg og efterfølgende debat får næppe betydning for formulering af en samlet strategi mod den erklærede målsætning: fossilfri transport.

Deltagelse i "Fremtidens Transport VI"

Det årligt tilbagevendende arrangement, som fandt sted d. 20. januar 2014 i Ingeniørhuset, havde arbejdstitlen "Effektiv infrastruktur som fundament for bæredygtig vækst". Ingeniørforeningen i Danmark (IDA) stod som arrangør for arrangementet i samarbejde med TØF, ITS Danmark, DI Transport og Danske Regioner. Arrangementet "Fremtidens Transport" var som sædvanligt årets tilløbsstykke for personer med interesse for transport, herunder med deltagelse af klima-, energi- og bygningsminister Martin Lidegaard, som holdt åbningstalen, en lang række lokalpolitikere og forvaltningsfolk, interesseorganisationer og trafikforskere. For RBT deltog Kjeld A. Larsen, som om eftermiddagen bød ind på deltagelse i en af tre udbudte sessioner, Session B: "Hvad er status på reaktionerne på Trængselskommissionens arbejde?" På en rundsendt mail efter mødet til rådsmedlemmerne skrev Kjeld bl.a. følgende:

"Martin Lidegaard holdt et indledende oplæg. Han blev bagefter spurgt, om den kommende Klimalov vil indeholde bindende reduktionsmål og svarede, at det ikke er tilfældet. Det er jo meget uheldigt og ulig den engelske klimalov. Han gav også udtryk for, at transportsektoren ikke nødvendigvis bør bidrage til CO₂-reduktionsmålsætningen for 2020, idet der skal tages økonomiske hensyn: det er dyrere at lade transportsektoren bidrage. Han har således forladt sine oprindelige synspunkter fra sin tid som formand for CONCITO.

Kontorchef Thomas Jørgensen, som er leder af Transportministeriets Analyseenhed, holdt et udmærket oplæg om den linde strøm af strategisk analyserapporter. Han kom med den nye oplysning, at man ved overgangen til brug af Landstrafikmodellen kommer frem til en reduceret vækst i den fremskrevne trafik sammenlignet med beregninger med OTM-modellen. Det hænger sammen med to ting: 1. trængslen på vejene bidrager i sig selv til, at flere bilister vælger kollektive løsninger og 2. den økonomiske krise vil fortsat sætte en dæmper på transportens udvikling.

I en pause spurgte jeg kort Niels Buus Kristensen, DTU Transport om, hvor stor en trængseldæmpende virkning de nye modelberegninger udviser sammenlignet med tidligere modelberegninger. På mit spørgsmål om det eksempelvis var 10 %, så svarede han: nej meget mere. Så disse nye modelberegninger må vi jo have fat i."

Høringssvar vedrørende "Udkast til Forslag til lov om et klimaråd, klimapolitisk redegørelse og fastsættelse af nationale klimamålsætninger (Klimaloven)"

Høringssvaret vedrørende Klimaloven, som blev udarbejdet af Kjeld A. Larsen og afsendt den 24. februar 2014, opsummerer indledningsvis høringssvaret således:

"Klimaændringerne er betinget af klodens absolutte udslipsmængder af CO₂, ikke af abstrakt udregnede udslipsmængder på isolerede territorier, så derfor skal drivhusgasudslippets beregning ændres fra et territorielt baseret til et forbrugsbaseret drivhusgasudslip. Så længe den territorielt baserede beregningsmetode anvendes globalt, bør Danmark anvende begge beregningsmetoder. Den alternative beregning bør være en del af processen for fastsættelse af nationale klimamålsætninger, og den videnskabelige opgave at iværksætte arbejdet med at formulere beregningsmetoden bør varetages af det kommende uafhængige, fagligt baserede Klimaråd."

Deltagelse i "Grønt transportforum" i Aarhus arrangeret af Vedvarende Energi

I anledning af en igangværende revision af organisationen Vedvarende Energis arbejde med at opdatere Transportscenariet for 2030 i Vedvarende Energis "Energivision" fra 1998 indbød Vedvarende Energi

(tidligere Organisationen for Vedvarende Energi, OVE) tre andre grønne organisationer til et fælles forum den 13. marts 2014 hos vedvarende Energi i Aarhus. Fra Vedvarende Energi deltog Benny Christensen, Gunnar Olesen og Hans Pedersen, fra Jyder mod Overflødige Motorveje Ellen Odgaard og Thomas Tjørnehøj, fra NOAH Trafik Ivan Lund Pedersen og fra RBT Kjeld A. Larsen. Mødet havde primært karakter af en nyttig udveksling af tanker, ideer og materialer om bæredygtige transportløsninger, men resulterede ikke i planer om fremtidige konkrete samarbejdsprojekter.

Deltagelse i CONCITO konferencen "Skatter og afgifter som instrument i klimapolitikken"

Som opfølgning på udgivelsen af rapporten "Skatter og afgifter som instrument i klimapolitikken" afholdt CONCITO den 19. marts 2014 en skattepolitisk konference i Møderiet, Fælledvej 12 på Nørrebro. Som det er tilfældet i rapporten centreredes konferencen om beskatning i de tre sektorer transport, landbrug og energi. Diskussionen vedrørende forslag til beskatning af de tre sektorer omfattede først et præsentationsoplæg ved forfatteren til rapportens afsnit, dernæst et opponert indlæg efterfulgt af en debat. Den udvalgte opponert til Susanne Krawacks oplæg om forslag til klimavenlig transportbeskatning var branchedirektør Michael Svane, DI Transport. Han var selvfølgelig ikke begejstret for CONCITOs forslag om, at det primært er den underbeskattede erhvervstransport, som skal stå for tur til at dække de eksterne omkostninger, som erhvervet påfører samfundet. Den muntre direktør startede sit oplæg, direkte henvendt til sin tidligere kollega i TK Ivan Lund Pedersen, med at proklamere, at han i sin kritik af beskatningsforslagene ikke ønskede at skuffe tilhørernes forventninger om DIs holdning. Og han holdt ord. Konferencen afsluttedes med en debat med den ny klima-, energi- og bygningsminister Rasmus Helveg Petersen, som bl.a. lovede, at en forøgelse af bilbeskatningen ikke var på regeringens dagsorden. Han indledte i øvrigt med et citat tilskrevet formand Mao: "Det er ligeegyldigt om kattens farve er rød eller sort, blot den kan fange mus". Pudsigt nok kommer dette praksisorienterede bon mot ikke fra Mao, men fra hans politiske modstander og efterfølger Deng Xiaoping. Pinligt med så dårligt informerede rådgivere. Adskillige gange blev den mulighed nævnt, at denne på mange måder detaljerede og udfordrende rapport – således som det er tilfældet med rapporter af tilsvarende karakter – vil ende som inventar på en støvet reol. Fra RBT deltog tillige Kjeld A. Larsen.

Region Hovedstaden og Region Sjælland

Movia: Trafikplan 2013

Trafikplanen er en perspektivplan for passagervækst i syv geografiske områder. Målet for 2020 er et uændret årligt passagertal, 206 mio. sammenlignet med 205 mio. i 2012, men med en kraftig omfordeling mellem de syv regioner. Den største ændring konstateres i centralkommunerne, idet metrosystemet forventes at få en tilvækst i det årlige passagertal på 43 mio. påstigere, mens bustrafikken forventes at blive reduceret med omkring 20 mio. årlige påstigere fra de nuværende 100 mio., dvs. med 20 %. Område Syd, Movia områdets udkantsområde, er som den eneste af de seks øvrige områder betænkt med den ringeste forbedring, nemlig blot status quo.

Alene regioner og kommuner har høringsret i forhold til det udarbejdede forslag, men ikke brugerorganisationer og NGOer på trafikområdet, eksempelvis RBT. Vi er af den opfattelse, at kredsen af høringsberettigede bør udvides og har givet udtryk herfor i et hørings svar.

Københavns og Frederiksberg kommuner

Begivenheder

Metroland kontra letbaneland

Kontroversen omkring, hvilken transportform der skal sættes på i den videre udbygning af den kollektive trafik i København, herunder hvor metro og letbane er det mest velegnede alternativ, er fortsat på dagsordenen i forskellige sammenhænge, herunder i Trængselskommissionen, blandt (trafik)forskere, blandt politikere og embedsmænd i centralkommunerne og blandt og inden for lokaludvalgene.

"Metro for milliarder skal dække hele hovedstaden

Hovedstadens knap 40 milliarder kroner dyre metroplaner er måske baseret på for optimistiske vækstprognoser."

I en artikel i Ingeniøren den 31. maj 2013 opridsede journalist Birgitte Marfelt fronterne i en artikel med ovenstående overskrift og manchete. En metroafgrening til Nordhavnen er ved at blive besluttet, Metroselskabet er i gang med en udredning af en afgrening til Ny Ellebjerg og Sydhavnen, overborgmester Frank Jensen og chefkonsulent Søren Elle, Center for Byudvikling og forfatter til KIK-analysen, er fortalere for videre udbygning af metrosystemet, omfattende endnu en cityring og en ny linie over havneløbet, til næsten 38 mia. kr. indtil 2040. Det store problem er finansieringen, idet den samlede metroudbygnings forventede driftsoverskud på 800 mio. kr. kun rækker til at dække en fjerdedel af de samlede anlægsomkostninger på de 37,9 mia. kr. Byplanlægger Peter Hartoft-Nielsen fra Naturstyrelsen advarer mod den optimistiske modelfremskrevne befolkningsudvikling, som er grundlaget for metrosatsningen. Trafikforsker Per Homann Jespersen er ligeledes mere forsigtig: "Man skal selvfølgelig planlægge lidt optimistisk. Det nytter ikke, at væksten kommer bag på dem". Han er tilhænger af en metroudbygning til Sydhavnen, men tror ikke på afgrænsningen mellem metro- og letbaneland. Eksempelvis skal en letbane i Frederikssund-fingeren, i stedet for at stoppe ved Nørrebro Station, fortsætte til centrum i en underjordisk letbane med metro-hastighed. Per Homann Jespersen refererer til DTUs trafikmodeller, som opererer med både skiftestraf og ventetidsstraf, hvilket vil betyde et fald i passagertal.

Afgrening til Sydhavnen

Metroselskabet: "Cityringen. Udredning af metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen"

I juni 2013 udsendte Metroselskabet, i samarbejde med Transportministeriet, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, rapporten om en planlagt afgrening fra metroringen til Sydhavnen, en videreførelse af M4 fra Nordhavnen via Københavns Hovedbanegård til Sydhavnen, med planlagte 2-6 nye stationer. Afgreningen forventes at koste 6,6-10,2 mia. kr. og skabe ca. 9.000 job i perioden 2013-2023. Udregningens prognoser for antal påstigere om året svinger mellem 6 og 9 mio., afhængig af antallet af stationer fra tre til seks. Den mest interessante prognose vedrørende beregninger for ændring i og sammensætning af transportmidler som resultat af konstruktion af en metroafgrening til Sydhavnen ses i rapportens figur 4.7, hvor ændringerne ses i forhold til en basisfremskrivning 2025:

Figur 4.7: Antal personture pr. hverdagsdøgn i beregningsåret 2025 fordelt på transportmiddel.

Transportmiddel	Basis	A/E	B/F(G)	C	D	K	L
Bil, fører	2.665.600	-900	-900	-900	-900	-9.00	-800
Bil, passager	1.258.000	-1.900	-2.100	-1.900	-2.100	-1.500	-1.400
Cykel	1.237.400	-3.400	-3.700	-3.500	-3.800	-3.000	-2.600
Gang	1.098.900	-2.000	-2.000	-2.100	-2.200	-1.700	-1.200
Kollektiv trafik	1.116.500	9.300	10.000	9.500	10.100	7.500	6.600
I alt	7.376.400	1.100	1.100	1.100	1.100	400	500

Uanset valg af projekialternativ, seks i alt, så vil metroen først og fremmest hente passagerer blandt fodgængere og især cyklister, mens antallet af reducerede biler er beskedent, mindre end 1.000 pr. hverdagsdøgn, så metroudbygningen får ingen betydning for trængselsniveauet i København. Ud fra erfaringerne med metrocityringen bringer entreprenøren sin egen arbejdskraft med til arbejdet under jorden, så vi skal ikke forvente oprettelse af arbejdspladser for københavnere. Såfremt det fremlagte budget skal holde, så skal afgræningskammeret anlægges i 2015 og anlægsarbejdet påbegyndes i 2017, så Metroselskabet har travlt med at påvirke politikerne.

"København sætter 200 millioner kr. af til at udvide metro til Sydhavnen"

Ifølge Theis Holtz Hansen i en artikel i Ingeniøren den 13. september 2013 besluttede et flertal i Borgerrepræsentationen bestående af S, SF, EL, RV og DF at afsætte 200 mio. kr. til påbegyndelse af Sydhavnsprojektet i 2014 og yderligere 1,8 mia. kr. i de kommende år. Så afventer partierne blot en tilsvarende beslutning fra både Frederiksberg kommune og staten, de to øvrige medejere af metroprojektet.

”Ny Ellebjerg og Glostrup som trafikale knudepunkter”

Denne strategiske analyserapport, offentliggjort af Transportministeriet 22. januar 2014, er samtidig en slags opdatering af Københavns Kommunes ”Udbygning af en kollektiv trafik i København”, den såkaldte KIK-rapport, hvilket eksplicit nævnes i afsnittet om forudsætninger. Rapporten lægger således vægt på metroudbygning, herunder metroudbygning til Ny Ellebjerg og M6, dvs. en ny linje over havnesnittet. Letbaneudbygning som alternativ til mere metro er dermed fravalgt. En havnetunnel er fravalgt som bestanddel af forudsætningerne i 2040. Metroselskabet har i forbindelse med undersøgelse af Letbane i Ring3 gennemført detaljerede analyser af konsekvenser for vejtrafikken og skitseret tilpasninger af vejnettet, et arbejde RBT bør søge om aktindsigt i.

Forslaget om frilægning af Ladegårdsåen – kombineret med biltunnel!

”Drøm om å på Åboulevarden får nyt liv

En å og tunnel vil mindske trængslen på Åboulevarden, viser nye beregninger”

Diskussionen om Ladegårdsåprojektet er fortsat et varmt diskussionsemne, som løbende tages op i Politiken, bla. i en artikel af Flemming Christiansen den 5. september 2013 med ovenstående titel og manchete. Både Morten Kabell fra EL, Lars Weiss fra S og Anna Mee Allerslev fra de radikale udtaler sig positivt om at bruge penge på en analyse af tekniske detaljer og finansiering af en tunnel, mens daværende Teknik- og miljøborgmester Ayfer Baykal er mere skeptisk, idet hun peger på, at en nedgravning af bilerne ikke vil mindske antallet af biler i København. I en Rambøll rapport tales nu om et billigere og dermed realistisk projekt til en omkostning på ca. 4 mia. kr. i form af en gravet tunnel og ikke en meget dyrere boret tunnel til skønnede 10-15 mia. kr., som tidligere projekteret. Projektleder Anders Jørn Jensen fra Miljøpunkt Nørrebro er selvfølgelig yderst begejstret for den politiske opbakning til tunnelforslaget.

Midler til teknisk analyse af Ladegårdsåprojekt via budgetaftalen 2014 på Københavns Rådhus

I budgetaftalen 2014 på Københavns Rådhus fra december 2013, vedtaget af et flertal bestående af partierne S, EL, RV og DF, blev der sat penge af til ”igangsætning af en teknisk foranalyse for at etablere en tunnel og anlægge en åpark langs Ågade og Åboulevarden” med 0,4 mio. kr. i 2014 og 0,6 mio. kr. i 2015.

”Sundhedseffekter og relaterede eksterne omkostninger af luftforurening i København”

DCE – Nationalt center for miljø og energi, Aarhus Universitet, offentliggjorde den 24. juni 2013 Videnskabelig rapport nr. 64 med ovenstående titel. Rapporten var forfattet af Jørgen Brandt, Steen Solvang Jensen og Marlene Plejdrup, videnskabelige medarbejdere ved Institut for Miljøvidenskab. Forskerne har opgjort luftforureningens konsekvenser i form af for tidlige dødsfald og sygelighed tillige med de eksterne omkostninger forbundet med luftforureningen. Hovedparten af de lokale sundhedsskadelige emissioner stammer fra forbrænding fra brændeovne og vejtrafik. Her udpluk fra opsummeringen:

”København og Frederiksberg kommuner bidrog for året 2010 til omkring 67 af det samlede antal beregnede antal for tidlige dødsfald på i alt omkring 540 i de to kommuner. De øvrige beregnede for tidlige dødsfald - knap 90 procent - kan tilskrives udefrakommende luftforurening både fra de to kommuners nabokommuner og transporteret over lange afstande, viser opgørelsen, der er udført for Københavns Kommune.

Det totale årlige antal tilfælde af for tidlige dødsfald i 2010 på grund af luftforurening i hele Hovedstadsregionen er ca. 1.500.

De totale eksterne omkostninger i Hovedstadsområdet for 2010 pga. af luftforurening fra både danske og udenlandske emissionskilder er omkring 12 milliarder kr. årligt, heraf omkring 4 milliarder kr. årligt i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune.”

”Ren luft til Københavnerne”

Borgerrepræsentationen vedtog den 19. september 2013 en handlingsplan for nedbringelse af luftforureningen i Københavns Kommune ”Ren luft til københavnerne”. I indledningen slås fast, at planen bygger videre på en vision fra 2007 om, at København skal være verdens Miljømetropol i 2015, hvilket i praksis betyder, at kommunen senest i 2015 skal overholde alle nationale og internationale grænseværdier for sundhedsskadelige stoffer i luften. Der lægges ikke fingrene imellem i det indledende kapitel vedrørende

beskrivelsen af problemets omfang, hvor den oven for omtalte rapport fra DCE bruges som hovedkilde. I løsningskapitlet "Veje til reduktion" gennemgås ret grundigt de otte hovedområder, som er årsag til luftforureningen tillige med en række forslag og tidshorisonter til reduktion af luftforureningen: renere arbejdsmaskiner, renere kollektiv busdrift, renere havnetrafik og turisme, renere skibstrafik, renere brændeovne, støj- og partikelreducerende asfalt og flere målinger.

Handlingsplanen kom ikke høring. Adspurgt om grunden hertil svarede Teknik- og miljøborgmester Ayfer Baykal den 29. oktober 2013, at det – i modsætning til støjhandlingsplaner – ikke er et krav fra lovgivningsmagtens side, men at hun billiger tanken om, at handlingsplanen burde have været bragt i høring. RBT bør først og fremmest holde øje med, om kommunens målsætning for busdriften bliver ført ud i livet.

"Krydstogtskibe sviner videre fra spritny terminal"

"Den nye terminal til krydstogtskibe i Nordhavn får ikke et anlæg, som kan forsyne skibene med strøm fra land. Det er langt billigere at lade skibenes dieselgeneratorer køre, selv om de sender No_x ind over byen"

Som en ironisk kommentar til den netop vedtagne "Ren luft til Københavnerne" blev en artikel med ovenstående overskrift og manchete af Maria Viskinde bragt i Ingeniøren den 14. marts 2014. I kommunens luftstrategi er renere skibstrafik netop et af otte indsatsområder, som nu ikke ser ud til at kunne realiseres, ikke som resultat af dårlig samfundsøkonomi, men som resultat af negativ virksomhedsøkonomi for terminalens ejer, By & Havn.

"Kommunen lægger op til mere underjordisk parkering i Indre By"

"Parkeringsiloer på Højbro Plads, Jarmers Plads og Dantes Plads kan blive en realitet, hvis private investorer vil kaste sig ud i parkeringseventyr under jorden. Områderne er til salg"

Sådan lød overskrift og manchete på en artikel af Christian M. Olsen i Cityavisen den 14. januar 2014. Der er ikke grænser for, hvor fantasifuldt kommunens forvaltning må lede efter plads til dyre underjordiske parkeringsanlæg i Indre By for at varetage opfyldelsen af det parkeringspladsforlig, som alle partier med undtagelse af SF og Enhedslisten indgik i 2011, og som modstandspartiernes borgmestere, først SFs Ayfer Baykal, og nu ELs Morten Kabell, er sat til at forvalte. Og de samme partier er umættelige i deres søgen efter at effektuere endnu flere p-pladser, så vi afventer spændt på resultatet af de kommende forhandlinger, idet en ny parkeringsstrategi skal afklares i løbet af 2014.

Rådets handlinger

"Etablér bilfri boligområder"

I et læserindlæg fra Information den 25. juni 2013 med ovenstående overskrift opfordrer Kjeld A. Larsen Frank Jensen til at billiggøre boligbyggeriet ved etablering af bilfri boligområder, til gavn for de mange københavnere som foretrækker en hverdag uden bilismens mange gener.

Metroland kontra letbaneland

RBT – og københavnske lokaludvalg - til møde med Metroselskabet

Oprindelsen til mødet var en række skriftlige spørgsmål fra Kjeld A. Larsen, både som repræsentant for RBT og tovholder for Indre By Lokaludvalgs Byudviklingsgruppe, til Metroselskabet omkring arbejdskraftens nationalitet og arbejdspladsforhold på metro byggepladserne og støjproblemer for beboerne kontra forsinkelse af byggeriet. Metroselskabet foretrak et personligt møde, som fandt sted den 26. august 2013 hos Metroselskabet. Delegationen kom til at bestå af Kjeld A. Larsen og Bruno Schwede, som både repræsenterede RBT og Vesterbro Lokaludvalg. På Brunos foranledning kom også forureningsproblematikken forbundet med metroudgravninger på Vesterbro på dagsordenen. Resultatet af mødet fremgår af en rundsendt mail til rådsmedlemmerne efter mødet:

"Vi blev modtaget af Peder Mandrup Knudsen, som har titlen HR, IT- og Direktionsekretariatschef, tillige med en informationsmedarbejder. Vi fik meget få konkrete informationer, men Bruno er blevet lovet materiale om forureningsproblematikken på Vesterbro.

Mest interessant var nok oplysningen om, at man ikke aner noget om arbejdspladsforholdene på metrobyggepladserne hvad angår arbejdsstyrkens omfang og nationalitet. Mandrup skønner, at det drejer

sig om 500-600 timelønnede, hvoraf sandsynligvis ingen har dansk statsborgerskab. Der er dog danskere ansat hos entreprenørselskabet Salini, som har hovedkvarter ved siden af Metroselskabet. Man er nu nået op på det svimlende antal af 8 lærlinge praktikantpladser, hvilket skulle svare til 2 1/2 % af arbejdsstyrken? Der var ikke tale om "sociale klausuler" fra starten, så derfor det lidt sølle resultat.

Vi tog udgangspunkt i Machiavellis lov, opstillet af Bent Flyvbjerg: overbudgettering af indtægter, underbudgettering af omkostninger = vedtagelse. Det betød en god start på vor drøftelse."

RBT har til dato endnu ikke modtaget tilbagemelding vedrørende det lovede materiale om forureningsproblematikken på Vesterbro.

"Hvad får vi ud af en Øresundsmetro?"

Københavns Kommune og Malmö stad var i fællesskab vært for konferencen "Hvad får vi ud af en Øresundsmetro" den 4. december 2013 i Eigtveds Pakhus. Værten for arrangementet overborgmester Frank Jensen fra Socialdemokraterne siges at repræsentere det eneste part i BR, som er tilhænger af at bygge en Øresundsmetro. Blandt oplægsholderne var bl.a. kontorchef Per Als, som i sit oplæg "Øresundsmetro – hvorfor, hvordan og hvilke effekter får vi ud af det? endnu engang gennemgik planerne for etablering af endnu flere metrolinjer, sådan som de er beskrevet i KIK-planen. Frank Jensen havde ligeledes indkaldt forhenværende minister og nuværende formand for lobbygruppen Kattegatkomitéen Jens Kampmann til at snakke om organisering og finansiering af en Øresundsbros, men han brugte det meste af tiden til at snakke om Kattegatforbindelsens nødvendighed. Fra RBT deltog Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen.

Modstanden mod etablering af en Havnetunnel i København

"Grundejerne skal betale havnetunnelen i København"

"Den østlige ringvej fra Nordhavnsvej kan ikke brugerfinansieres, men skal have hjælp af både grundejere og skatteydere"

Efter Transportministeriets offentliggørelse af rapporten "Østlig Ringvej. Strategisk analyse af en havnetunnel i København" den 10. december 2013 blev den udsat for en debat i medierne, herunder i en artikel i Ingeniøren den 30. december af journalist Birgitte Marfelt med ovenstående overskrift. Udover problemet med finansieringen beskrev artiklen årsagen til Trængselskommissionens manglende opbakning til projektet via et interview med Otto Anker Nielsen fra DTU Transport med følgende ord: "Forbindelsen medfører mere trængsel på Lyngbymotorvejen, og deraf mere trængsel på en stor del af vejnettet i Gentofte Kommune, og visse steder på Nordamager. Så forbindelsen flyttede problemet fra et sted til et andet, og skaber samlet set mere biltrafik som følge af trafikspring". Artiklen i Ingeniøren blev ledsaget af indlæg fra to rådsmedlemmer Ivan Lund Pedersen: "En Havnetunnel er en bilgenerator – det viser analysen" og Lars Barfred: "Intet fald i biltrafikken".

Trafiktal 2012 - anmodning om aktindsigt hos Transportministeriet og klage til ombudsmanden

I den strategiske analyserapport "Østlig ringvej. Strategisk analyse af en havnetunnel i København", udarbejdet af Tetraplan for Transportministeriet og offentliggjort den 10. december 2013, har Tetraplan anvendt 2012 trafiktal som udgangspunkt for OTM-modelberegning for fremtidens trafikudvikling i Hovedstadsområdet i en basissituation 2025 uden yderligere trafikpolitiske tiltag end de allerede besluttede og finansierede infrastrukturprojekter og en situation i 2040, hvor en havnetunnel kombineret med brugerbetaling er færdigbygget, tillige med udbygning af den kollektive trafik i form af endnu flere metrolinjer og endelig en såkaldt trafiksanering i Københavns indre bydele i form af en række fysiske forhindringer, eksempelvis en lukning af Bremerholm-linjen for bilgennemkørsel, en omlægning af Børsbroen og en del af Havnegade til bus-cykelgade, reduktion af kapaciteten for bilkørsel i krydset ved Hans Knudsens Plads, reduceret kapacitet og 30 km/t på Amager Strandvej og en generel hastighedsreduktion i kommunen med 10km/t. Det er selvfølgelig interessant at få konstateret, at en del af trafikken til en tænkt havnetunnel ikke kan realiseres, uden at bilisterne skal tvinges ned i tunnelen via fysiske barrierer.

Problemet med analyserapporten er, at de trafiktal for 2012, som Tetraplan anvender for sine trafikfremskrivninger, ikke er offentliggjort i rapporten, hvilket betyder, at man som læser eksempelvis ikke kan aflæse, hvor meget trafikken ifølge modelarbejdet forventes at ville stige frem til 2040 sammenlignet

med dagens situation, dvs. i 2012. Det førte til anmodning om aktindsigt hos Transportministeriet om de manglende trafiktal, både fra Lars Barfred og Kjeld A. Larsen. I sit svar til sidstnævnte den 29. januar 2014 skriver kontorchef Thomas Jørgensen, ansvarlig chef for Transportministeriets afdeling for udarbejdelse af de strategiske analyserapporter, at ministeriet ikke ligger inde med "yderligere eller mere detaljeret materiale end det, der fremgår af de offentlige rapporter og bilag". Det førte til en yderligere anmodning om aktindsigt, denne gang i aftalematerialet vedrørende en havnetunnel mellem Transportministeriet og leverandøren Tetraplan. Aktindsigten blev imødekommet i skrivelse den 11. februar 2014 ledsaget af kopi af "Aftale om teknisk rådgiving og bistand". Men anmodningerne om aktindsigt bragte jo ikke lys over det efterlyste talmateriale. I en af to længere telefonsamtaler med en medarbejder i Transportministeriet karakteriseredes det anvendte trafikmateriale som en handelsvare hos Tetraplan, som vi derfor havde mulighed for at få fat i via købsaftale. Det kan undre, at de anvendte trafiktal, som baserer sig på Københavns offentligt tilgængelige trafiktællinger, betragtes som en handelsvare. En henvendelse til Københavns Kommune, som via direktør i Økonomiforvaltningen Anne Skovbro har siddet med i en følgegruppe ved udarbejdelsen af havnetunnelrapporten, har heller ikke bragt nyt lys over de anvendte tal. Hele forløbet afsluttedes med en klage til Folketingets Ombudsmand om, at Transportministeriet ikke vil give aktindsigt i de anvendte trafiktal 2012, hvorved det ikke bliver muligt for offentligheden at kigge ministeriets faglige arbejde efter i sømmene: "Jeg finder, at det er ganske urimeligt, at offentligheden ikke får adgang til at sammenligne den via modelberegningerne prognosticerede trafikstigning 2025 og 2040 sammenlignet med trafiksituationen i dag (2012), specielt da 2012 tallene sandsynligvis bygger på offentligt tilgængelige trafiktællinger foretaget af Københavns Kommune. De ikke offentliggjorte 2012 tal skal bl.a. anvendes i en trafikrapport, udarbejdet af medlemmer af de københavnske lokaludvalg i en planlagt trafikdialog med de københavnske politikere ansvarlig for planlægning af kommunens trafikudvikling." I svarskrivelse den 4. marts 2014 oplyste Ombudsmandsinstitutionen, at man har besluttet ikke at iværksætte en undersøgelse i sagen. En medarbejder har via en telefonsamtale til Transportministeriet fået bekræftet, at ministeriet ikke ligger inde med de efterlyste trafiktal!

I forbindelse med udarbejdelsen af lokaludvalgsmedlemmernes trafikrapport konstrueredes en bilagstabel for den prognosticerede trafikudvikling 2012-2040 ved at anvende 2012 trafiktal fra to forskellige kilder, dels trafiktal, som Ivan Lund Pedersen fik tilsendt fra transportministeriet i forbindelse med sit arbejde i Trængselskommissionen, dels suppleret med trafiktal fra Københavns Kommunes trafiktællinger. Tabellen viser, at trafikken 2012-2040 ifølge modelberegningerne - til trods for konstruktion af en havnetunnel - vil stige ganske voldsomt på hovedparten af det overordnede vejnet.

Deltagelse i facebookgruppen "Nej til flere biler i København"

Facebookgruppen, som oprindeligt blev oprettet på initiativ af tidligere Teknik- og Miljøborgmester Ayfer Baykal sammen med seks NGO'er i februar 2013 med det formål at bekæmpe forslaget om at bygge en Havnetunnel, fungerer fortsat. I facebookgruppen sidder tre personer fra RBTs bestyrelse: Ivan Lund Pedersen, Kjeld A. Larsen og Lars Barfred, som i denne sammenhæng repræsenterer bikecopenhagen.dk.

Deltagelse i debatarrangementer om Havnetunnel

RBT har deltaget i flere arrangementer omkring planerne for etablering af en havnetunnel, specielt iværksat af kræfter på Amager, som vil blive stærkt berørt af øget trafik, herunder i naturområdet Amager Fælled. Kjeld A. Larsen deltog i følgende arrangementer:

"Minihøring om Havnetunnel", arrangeret af Socialdemokraternes 2. kreds, hos HK-København på Svend Aukens Plads den 11. juni 2013.

"På sporet af havnetunnelen". Gåtur på Amager Fælled", arrangeret af Amager Vest Lokaludvalg den 27. august 2013. Adskillige centrale trafikpolitikere fra Teknik- og Miljøudvalget, alle tilhængere af en Havnetunnel, deltog på gåturen, mens stemningen blandt de menige deltagere generelt var præget af modstand.

"Debatmøde om Havnetunnel", arrangeret af Amager Vest Lokaludvalg i Peder Lykke Skolens Aula, den 25. september.

På debatmøderne udskilte sig en modstanderakse omfattende de tre partier: Det Radikale Venstre, Enhedslisten og SF, BØF-alliancen, mens en tilhængeralliance omfattende Socialdemokraterne, Venstre, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance udgør en majoritet i BR.

Reduktion i udledning af CO₂ fra Movias busser - og antal køreplanstimer i de to centralkommuner

I forbindelse med forberedelsen af RBTs planlagte politikerhøring den 22. oktober om trafik som optakt til kommunevalget november 2013 blev Kjeld A. Larsen opmærksom på, at CO₂-udledningen fra Movias busser ifølge Københavns kommunes årlige klimaregnskab, som udarbejdes af COWI, gennem nogle år havde udvist et fald. Via en længere korrespondance august-september 2013 med Movia, Københavns kommune og Frederiksberg kommune, som medførte fremsendelse af statistisk materiale over busdrift i form af køreplanstimer, viste det sig, at en del af den observerede reduktion i udledning af CO₂ fra Movias busser skyldes en reduktion i trafikarbejdet, for Frederiksberg kommunes vedkommende fra 2009, i Københavns kommune fra 2012, en reduktion som blev vedtaget af alle partier i BR, med undtagelse af Enhedslisten, i forbindelse med kommunens budgetaftale 2012. Der er planlagt store nedskæringer i bustrafikarbejdet efter 2018 i forbindelse med den planlagte åbning af metrocityringen, således som det er formuleret i strategien Bynet 2018, men det er en overraskelse, at den forringede busdrift allerede iværksættes adskillige år før metroringens indvielse. Utilfredsheden blandt borgerne har ført til en ret omfattende mediedebat i lokalaviser, specielt på Frederiksberg, hvor de kommunale politikere har tilbageført midler til forbedring af busdriften.

"Omstil Frederiksberg", Indstik i Lokalavisen Frederiksberg

Som optakt til kommunalvalget november 2013 på Frederiksberg producerede en række NGO'er organiseret i netværket "Omstilling Frederiksberg" en husstandsomdelt avis til Lokalavisen Frederiksberg den 26. september, bestående af en række artikler med forslag til bæredygtig udvikling i kommunen inden for en række udvalgte temaer. Indstikket blev udgivet med finansiel støtte fra Miljøministeriets Pulje til Grønne Ildsjæle, Frederiksberg Kommune, Thyge Enevoldsen og Danmarks Naturfredningsforening. Netværket holder til i OmstillingsCafeen, Det Økologiske Inspirationshus på Allégade. Initiativtagerne til avisen var Niels Johan Juhl-Nielsen, leder af OmstillingsCafeen, og Thyge Enevoldsen, Enhedslisten Frederiksberg. Blandt artiklerne var følgende:

Ivan Lund Pedersen, repræsenterende NOAH Trafik: "Der bør betales for parkering. Frederiksbergs mange parkeringspladser ødelægger fremkommeligheden"

Kjeld A. Larsen, RBT: "Omstil Transporten. Fra rullende udestuer og muldvarpe-løsninger til cykler og letbaner" tillige med "Omlægning af Frederiksberg Allé"

Artiklerne blev i lokalavisen kommenteret af repræsentanter for partierne i kommunalbestyrelsen. Der blev tillige organiseret et efterfølgende offentligt møde den 10. oktober med repræsentanter fra de politiske partier i By- og Miljøudvalget.

Deltagelse i workshop om cykelpolitik for Frederiksberg Kommune

Som optakt til en revidering af Frederiksberg Kommunes cykelpolitik indbød kommunens vej- og parkchef Jan Bøge Sørensen i samarbejde med projektleder for cykelpolitikken Lone Andersen en række organisationer og institutioner til en workshop den 2. oktober 2013 på Frederiksberg Rådhus. For RBT deltog Kjeld A. Larsen. Workshoppen omfattede tre delworkshops: 1. Input til vision for cykeltrafik i Frederiksberg Kommune, 2. Hvordan ser Frederiksberg Cykelby ud i fremtiden? Og 3. Udpegning af indsatsområder. Det var en fornøjelse at deltage i et kreativt, men også kritisk forum af ligesindede. Det store spørgsmål er så – som sædvanligt: hvilket fingeraftryk vil de indsamlede visioner sætte i en kommune, som satser så stort på den pladskrævende bilisme?

"Hvordan skal luftkvaliteten forbedres?", konference på Christiansborg om luftforurening

Konferencen "Hvordan skal luftkvaliteten forbedres?", som fandt sted den 9. oktober 2013 i Fællessalen på Christiansborg, var organiseret i fællesskab af Det Økologiske Råd, Borgerinitiativet Red Sørne og Miljøpunkt Indre By & Christianshavn under Indre By Lokaludvalg. Udgangspunktet for konferencen er den

kendsgerning, at Danmark siden 2010 har overskredet EU's grænseværdi for gassen kvælstofdioxid (NO₂), og at udstødningspartiklerne fra transporten generelt bidrager til belastning af sundheden blandt de større byers borgere, specielt i København. En række eksperter fra adskillige offentlige og private institutioner og organisationer optegnede situationen. Konferencen afsluttedes med politisk debat med politikere fra Folketingets Miljøudvalg og Københavns Kommunes Teknik- og miljøudvalg. Fra RBT (og Indre By Lokaludvalg) deltog Kjeld A. Larsen.

”Kom til Trafikslagsmål i Bethesda” - RBTs politikerhøring forud for kommunevalget november 2013

Afvikling af en politikerhøring om trafik i København forud for kommunevalget november 2013 var en bestanddel af RBTs vedtagne arbejdsprogram 2013-2014. RBT har efterhånden stor erfaring med forberedelse af et sådant arrangement og nedsatte en arbejdsgruppe på fire personer til at løse opgaven. Invitationen til politikerne blev allerede udsendt den 30. maj 2013. Den mest tidskrævende opgave var udarbejdelsen af et omfattende spørgeskema med i alt 22 spørgsmål til politikerne inden for temaer biltrafik, de bæredygtige transportformer kollektiv trafik, cyklisme og gang og endelig udvalgte store infrastrukturprojekter (havnetunnel og frilægning af Ladegårdsåen). Det elektroniske spørgeskema tillige med et dokument med information og argumentation for de stillede spørgsmål blev sendt til politikerne i god tid forud arrangementet, som blev afviklet i Bethesda den 22. oktober. Alle de inviterede politikere, som alle (gen)opstillede til BR, og som på tidspunktet for høringen stort set alle var ordførere for de respektive partier i Teknik- og miljøudvalget, tog mod invitationen og stillede op til høringen: Ayfer Baykal (SF), Lars Berg Dueholm (LA), Jacob Næsager (C), Morten Kabell (EL), Flemming Steen Munch (V), Mette Annelie Rasmussen (RV), Karin Storgaard (DF) og Lars Weiss (S). Med undtagelse af Karin Storgaard sidder alle i det ny Miljø- og teknikudvalg, men nu med Morten Kabell som borgmester. Trods gentagne opfordringer lykkedes det kun at få to politikere til at besvare det elektroniske spørgeskema. RBT valgte at mobilisere vor veteranmedlem Kaj Lemberg, tidligere generalplanchef i Københavns Kommune, som ordstyrer. Til trods for omfattende annoncering var fremmødet til høringen ikke tilfredsstillende. Bestyrelsen vurderede efterfølgende, at politikerne slap alt for let omkring besvarelsen af de mange forud omhyggeligt og detaljeret udarbejdede trafikspørgsmål, hvilket bl.a. skyldtes, at hovedparten af de inviterede politikere også skulle deltage i et andet valgmøde senere samme aften. Et omfattende referat fra høringen, udarbejdet af Leif Kajberg, blev efterfølgende lagt på RBTs hjemmeside.

Deltagelse i Tiltrædelsesreception for Teknik- og Miljøborgmester Morten Kabell

Invitationen til tiltrædelsesreceptionen, som blev afholdt i Hovedkassen på Københavns Rådhus den 15. januar 2014, var rettet til BR-medlemmer, kolleger og samarbejdspartnere. Fra RBT, som nok hører til den sidstnævnte kategori af inviterede, deltog Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen.

Foretræde hos den ny Teknik- og Miljøborgmester Morten Kabell

Til mødet med Morten Kabell, som fandt sted på Københavns Rådhus den 30. januar 2014, mødte RBT talstærkt op i form af rådsmedlemmer Niels Wellendorf, Ole Iskov, Lars Barfred, Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen. Ivan Lund Pedersen blev forhindret i at deltage pga. sygdom. Morten Kabell var ledsaget af to embedsmænd fra Teknik- og miljøforvaltningen, heriblandt centerchef Brian Hansen. I løbet af det tre kvarter lange møde fremførte vi en lang række synspunkter vedrørende skinnébåren trafik, biltrafik og parkering, cykelstrategi, en prioriteringsstrategi for byrum og byliv og kommunens klimapolitik.

Høringssvar ”Vedrørende: Parkering på Frederiksberg – hvem, hvor og hvad skal det koste?”

RBT ved Ivan Lund Pedersen og med støtte fra Kjeld A. Larsen udarbejdede et høringssvar til Frederiksbergs Kommunes oplæg til en ny parkeringsstrategi. Det forudgående arbejde omfattede bl.a. deltagelse i det første borgermøde om parkeringsstrategi den 29. januar på Lindevangsskolen, dvs. i kommunens vestlige del, med det laveste bilejerskab og ingen parkeringsafgifter, og i et møde den 10. marts på NOAH med Hjalmar Zola Christensen, studerende og midlertidig medarbejder ved Frederiksberg Kommune. RBTs

høringssvar, som blev afsendt den 31. marts 2014, tog udgangspunkt i det lave bilejerskab i kommunen som et godt udgangspunkt for at få reduceret kommunens bilbelastning. Blandt høringssvarets forslag er følgende:

"Hvor mange parkeringszoner skal der være?"

Kun med parkeringsregulering i hele kommunen kan man være med til at stimulere mere omtanke i sit valg af transportmiddel.

Frederiksberg Kommune skal være opdelt i mindst 2 parkeringszoner, og man må kun bruge sin parkeringslicens i egen zone. Ellers vil man stimulere den interne bilkørsel på Frederiksberg i stort og helt unødigt omfang.

Hvad skal parkering koste for beboere, pendlere og andre?"

En beboerlicens på 150 kr. om året er helt urimelig billig og stimulerer folk til have både en og flere biler. Tillige undergraves alle ønsker om at stimulere folk til at bevæge sig mere miljøvenligt.

Det vil være rimeligt - i det mindste - at have samme betaling for beboere som i Københavns Kommune (for tiden 715 kr. om året). Gerne højere. Det er hverken en borger- eller menneskeret, at kommunen skal stille den sparsomme plads i vore sårbare byområder eller dyre p-anlæg til rådighed for, hvad der må betegnes som en slik. I Stockholm koster beboerparkering omkring 800 svenske kroner om *måneden*."

Deltagelse i Indre By Lokaludvalg

På et opstillingsmøde den 20. februar 2014 blev der foretaget nyvalg til Indre By Lokaludvalg. Valget følger umiddelbart efter afholdelse af et kommunevalg, og valgperioden varer derfor fire år. Kjeld A. Larsen som repræsentant for RBT blev genvalgt endnu engang. Ud over de 15 valgte medlemmer sidder 8 udpegede repræsentanter fra de partier, som er indvalgt i Borgerrepræsentationen, således at lokaludvalget i alt har 23 medlemmer. Blandt lokaludvalgets valgte repræsentanter fra erhvervsorganisationer med transport som vigtigt omdrejningspunkt er Jan Bruus Sørensen fra Haandværkerforeningen i Kjøbenhavn og Jan Michael Hansen fra Københavns City Center. For hvert medlem er indstillet to suppleanter, for RBTs vedkommende har Lars Barfred sagt ja til at være 1. suppleant og Ivan Lund Pedersen til at være 2. suppleant.

På det konstituerende møde den 10. april blev Bent Lohmann fra Nansensgade Netværk atter valgt som formand for lokaludvalget. Kjeld fungerer fortsat som tovholder for lokaludvalgets største udvalg Byudviklingsgruppen.

Efter nyvalg til lokaludvalgene inviterede overborgmester Frank Jensen de nyvalgte medlemmer af lokaludvalgene til et festligt medlemsarrangement på Rådhuset den 7. april 2014.

Om **formålet med Indre Bys Lokaludvalg** står følgende på udvalgets hjemmeside www.indrebylokaludvalg.kk.dk :

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

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

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

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

Lokaludvalget afholder møder en gang om måneden, i Det Grønlandske Hus i Løvstræde. Lokaludvalget har et sekretariat omfattende tre personer: Christian Christensen (sekretariatsleder, for både Indre By og Christianshavns Lokaludvalg), Lene Bislev (kommunikations- og projektmedarbejder) og Susanne Raunsgaard Bøcker (kommunikations- og projektmedarbejder), har en flot og velfungerende hjemmeside med et idékort, hvor borgerne elektronisk kan komme med gode ideer til byens udvikling. De to lokaludvalg har adresse i Huset, Rådhusstræde 13. Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, som er underlagt de to lokaludvalg, bor fortsat på den gamle adresse Rådhuspladsen 77.

LU har fundet en rigtig god arbejdsform, specielt hvad angår borgerinddragelsesprocessen. Et ganske stort antal startredegørelser (går forud for udarbejdelse af lokalplanforslag) og lokalplansforslag forelægges LU, som har brugt megen energi på at arrangere borgerhøringer og udarbejde høringssvar. Københavns bystyre er blevet meget mere åbent for dialog, og et væld af initiativer strømmer ud fra forvaltningerne, adskillige forbundet med den noget provinsielle strategi at blive en metropol i verdensklasse, men også mange med et grønt og visionært sigte, hvor de bløde trafikanter sættes i centrum.

Hovedaktiviteter med trafikindhold i 2013 og 2014

"Hvordan skal Københavns byrum og pladser se ud?"

Iværksættelse af to workshops i samarbejde med Dagbladet Politiken om henholdsvis Rådhuspladsen og Nørreport, begge arrangementer afholdt i Politikens Foredragssal, henholdsvis den 25. oktober og den 4. november 2013.

Afholdelse af valgmøde med politikere opstillet i Indre By

Mødet, som blev afholdt i den 5. november 2013 på Borups Højskole, omfattede fire temaer: trafik, nattelev og events, husbåde, resaturanter og lignende langs bolværkerne i Indre By og information til borgerne. Tre af de politikere, som deltog i RBTs politikerhøring om trafik, var også inviteret til Indre By Lokaludvalgs valgmøde, nemlig Lars Berg Dueholm (LA), Jacob Næsager (C) og Flemming Steen Munch (V), men kun de to førstnævnte dukkede op. Så der blev lejlighed til at stille nogle af de spørgsmål, som ikke lev stillet på trafikhøringen.

Præsentation af bydelsplan 2013

Som noget nyt skulle Københavns 12 lokaludvalg udvikle deres **Bydelsplan 2013** på samme tid og med en fælles tematisk indgangsvinkel. Indre By Lokaludvalg var derfor i perioden fra marts til september 2012 igen i dialog med borgerne. Lokaludvalget ville bruge bydelsplanen til at bygge videre på alle de inputs, som lokaludvalget fik fra omkring 5000 borgere og brugere i forbindelse med arbejdet med Bydelsplan 2011, men har samtidig forsøgt at lægge et stort arbejde i at præsentere en række gennemarbejdede projektforslag til politikerne, herunder et forslag om letbane gennem Indre By. Efter behandling og godkendelse af bydelsplanerne i BR inviterede overborgmester Frank Jensen til en reception i Festsalen på Københavns Rådhus den 23. maj 2013, hvor samtlige bydelsplaner kunne beskues på store plancher.

"Trafikgruppens rapport til lokaludvalgene – 2014"

På vegne af medlemmer af otte ud af kommunens 10 lokaludvalg udarbejdede en skrivegruppe på fem repræsentanter fra hhv. Christianshavn (Jane Lytthans), Indre By (Marietta Bonnet og Kjeld A. Larsen), Østerbro (Axel Thrige Laursen) og Vanløse Lokaludvalg (Niels Christian Juul) en trafikrapport, som fik titlen "Trafikgruppens rapport til lokaludvalgene – 2014". Rapporten, som oprindeligt var tænkt som et diskussionsoplæg med politikerne som målgruppe om en bæredygtig trafikudvikling i forlængelse af kommunevalget 2013, blev nu rettet mod lokaludvalgene som en brugbar værktøjskasse i forbindelse med lokaludvalgenes bidrag til kommuneplanstrategi 2014, en forløber for kommuneplan 2015.

Trafikrapporten vil – sammen med andre trafikbidrag – blive præsenteret i en kommende udgave af tidsskriftet Byplan, som udgives af Dansk Byplanlaboratorium.

Internt RBT-arbejde

Organisatorisk

På **generalforsamlingen den 24. april 2013** valgtes følgende til Rådet, som er **foreningens bestyrelse**: Bente Hessellund Andersen, Lars Barfred, Ole Iskov, Leif Mogens Kajberg, Kjeld A. Larsen, Ivan Lund Pedersen, HansHenrik Samuelsen, Bruno Schwede, Gunnar Bjørn Thomsen, Niels M. Uldall og Niels Wellendorf. Som suppleanter valgtes Karl Vogt-Nielsen og Søren Christensen. Jens Junghans blev genvalgt til revisor.

Konstituering

På første rådsmøde efter generalforsamlingen konstituerede Rådet sig med Kjeld A. Larsen som formand, Leif Kajberg som næstformand, Bruno Schwede som kasserer, Ivan som ansvarlig for hjemmesiden og Gunnar Bjørn Thomsen som referent.

Udkast til Arbejdsprogram 2013-2014 for RBT blev diskuteret og vedtaget:

Arbejdsprogram for RBT 2013-2014

1. En fortsat støtte til færdiggørelse af arbejdet i trængselskommissionen
2. en fortsat deltagelse i indsatsen for at undgå etablering af en havnetunnel
3. afvikling af en politiker trafikhøring i København forud for kommunevalget november 2013
4. diskussion og igangsættelse af kommunikationsstrategi med to formål: at fremme RBTs syn på en bæredygtig trafikpolitik i offentligheden generelt og forøge antallet af medlemmer, specielt blandt unge og kvinder

Ad 1. Arbejdet i Trængselskommissionen afsluttes med en afrapportering efter sommerferien 2013, sandsynligvis i form af forskellige scenarier. RBTs opgave er at give fuld støtte til udvikling af et bæredygtigt trafikscenarie.

Ad 2. RBT er medstifter af et NGO-forum, som er blevet oprettet på initiativ af Teknik- og Miljøborgmester Ayfer Baykal. Gruppen har etableret en facebookgruppe "Nej til flere biler i København". RBT, som har foreslået, at gruppen afholder en politikerhøring vedrørende en havnetunnel, skal følge op på denne plan.

Ad 3. En af de aktiviteter, som RBT er blevet kendt for i København, er afholdelse af politikerhøringer. Det vil være oplagt at iværksætte en sådan forud for kommunevalget i november 2013. Vi kunne tage udgangspunkt i de trafikpolitiske tiltag, som arbejdsgruppe 1, der tager sig af den centrale by inden for Ring 2, har med i sit katalog for trængselsreduktion. Ifølge kommissoriet for TK skal de prioriterede tiltag have følgende egenskaber: potentiale for overflytning fra bil til kollektive trafik og cyklisme, reduktion af trængsel, mindskelse af trafikens støj- og forureningskonsekvenser og reduktion af drivhusgasudslippet.

Ad 4. RBT har adskillige gange taget tilløb til at få diskuteret og iværksat en kommunikationsstrategi, men de spæde anstrengelser har ikke medført synlige resultater. Rådet bør derfor i den kommende periode på mere systematisk vis drøfte, hvordan vi skaber større synlighed omkring en bæredygtig trafikstrategi over for omverdenen, samtidig med at en forbedret kommunikation af trafikstrategien forøger interessen for at blive medlem af RBT.

Gennemførelse af arbejdsprogrammet

Det må konstateres, at RBT i den forløbne rådsperiode i det store og hele har levet op til sit arbejdsprogram. Trængselskommissionens betænkning fra september 2013 omfattede bl.a. en omfattende og velargumenteret mindretalsudtalelse fra Ivan Lund Pedersen, som havde arbejdet tæt sammen med sin baggrundsgruppe fra RBT. Overordnet bibragte deltagelsen et større indblik i trafikproblematikker tillige med beslutningsgange og magtforhold på trafikområdet, indsigt som kan bruges i RBTs videre arbejde (punkt 1). Det NGO-forum til modstand mod etablering af en havnetunnel i København, som blev oprettet på initiativ af daværende teknik- og miljøborgmester Ayfer Baykal, fungerer ikke længere, men den resulterende facebook-gruppe "Nej til flere biler i København" eksisterer fortsat. Havnetunnelperspektivet er kommet i baggrunden og afløst af en bredere trafikpolitisk dagsorden (punkt 2). Det lykkedes at planlægge og afvikle en politikerhøring forud for kommunevalget den 5. november med deltagelse af politikere fra alle partierne repræsenteret i Københavns Kommunes Teknik- og miljøudvalg med borgmesteren i spidsen (punkt 3). Rådet har iværksat en mere systematisk diskussion af en ønskelig kommunikationsstrategi, bl.a. på baggrund af et kommunikationsstrategipapir, udarbejdet af Leif Kajberg til rådsmødet den 27. juni 2013, og vi har endog deltaget i en vellykket kommunikationsworkshop lørdag den 17. februar 2014 organiseret af NOAH med debatoplæg om praksis-orienteret tilgang til lobby-arbejde og udformning af pressemeddelelser (punkt 4). Men kommunikationsarbejde er en svær og tidskrævende proces, som vi bestemt ikke mestrer, og vore bestræbelser har absolut ikke ført til en stigende interesse for medlemskab. Alt i alt må vi konstatere, at RBT's trafikpolitiske synspunkter er mest kendt blandt politikere og embedsmænd end i medierne og hos offentligheden generelt.

Deltagelse i kommunikationsworkshop

RBT blev inviteret til at deltage i en kommunikationsworkshop organiseret af NOAH den 22. februar 2014. I alt deltog fire rådsmedlemmer i dette yderst givtige arrangement, som kan bidrage til at højne vores kommunikative indsats: Niels Wellendorf, Leif Kajberg, Kjeld A. Larsen og Ivan Lund Pedersen. NOAH havde inviteret to erfarne oplægsholdere udefra: Lise Johansen talte om "Fifs og fakta vedr. politisk interessevaretagelse" og Jane Kofoed om "Den gode pressemeddelelse".

Kai Lemberg udnævnt til æresmedlem

På rådsmødet den 6. november 2013 besluttede rådet at udnævne veteranmedlem, tidligere generalplanchef for Københavns kommune, Kai Lemberg, som havde varetaget posten som ordstyrer i forbindelse med RBTs politiker trafikuhøring den 22. oktober, til æresmedlem af foreningen. Kai Lemberg takkede tilbage og udtrykte forbløffelse og glæde for udnævnelsen til æresmedlem.

Niels Vestergaard, en af RBTs grundlæggere, afgået ved døden

Niels Vestergaard, som i flere år af RBTs start var Rådets sekretær, døde i marts 2014. Niels var i adskillige år som formand for Vesterbro Lokaludvalg en central skikkelse i kampen for bl.a. en mere bæredygtig trafikudvikling på Vesterbro. RBT deltog i bisættelsen af Niels på Vester Kirkegård den 28. marts ved Ivan Lund Pedersen, Kjeld A. Larsen og Bruno Schwede, som tillige repræsenterer Vesterbro Lokaludvalg.

Medlemstal og medlemsinformation

Med 50 medlemmer primo april 2014 er foreningens medlemstal alt for beskedent. Vor nye praksis med en bedre medlemspleje via udsendelse af et par nyhedsbreve om året vægter vi fortsat højt, men såfremt vi ønsker at skaffe nye medlemmer, specielt blandt unge og blandt kvinder, skal vores indsats være mere målrettet, bl.a. via vor hjemmeside med mere information om trafikpolitiske tildragelser og rådets holdninger og indsatser.

Rådet har i årets løb afholdt ni rådsmøder.

De dominerende og tilbagevendende temaer på rådsmøderne har været følgende: gensidig information om og diskussion af den trafikpolitiske udvikling og udviklingens konsekvenser, planlægning af politikerhøring i forbindelse med kommunevalg 2013, planlægning af møder med transportministre og Teknik- og Miljøborgmester i København, regeringens trafikpolitiske aftaler med skiftende parter, Transportministeriets strategiske analyserapporter, arbejdet i Trængselskommissionen, MOVIAs trafikplan 2013 og forurening fra MOVIAs buskørsel, Transportministeriets havnetunnelrapport og aktindsigt omkring trafiktal 2012 for København, Frederiksberg Kommunes parkeringsstrategi, planlægning af møde om Grindstedbanens reaktivering, arbejdet i facebookgrupperne "Grindstedbanens Venner", "Rådet for Bæredygtig Trafik" og "Nej til flere biler i København", udarbejdelse af adskillige høringssvar, deltagelse i en lang række trafikkonferencer, herunder fokus på metroland kontra letbaneland problematikken og forslag om havnetunnel, deltagelse i Indre By Lokaludvalg, kommunikationsstrategi, udsendelse af Nyhedsbrev til medlemmerne, udarbejdelse af arbejdsprogram og planlægning af generalforsamling 2014.

Sekretariatsarbejde

Formandskabets samarbejde i det forløbne år har fungeret tilfredsstillende, hvilket har bidraget til kontinuitet i planlægning af rådsmøderne. Det er i årets løb ikke lykkedes at opnå finansiel støtte til rådets aktiviteter. Støtte til deltagelse i konferencer, hvor et større gebyr er en forudsætning for deltagelse, er formodentlig ikke et område, vi skal forvente at få støtte til. Så vi skal i gang med at diskutere, til hvilke udadrettede aktiviteter vi eventuelt kan opnå støtte og hvor, således at et mere udadrettet sekretariatsarbejde kan udvikles

Kjeld A. Larsen
April 2014