

Arbejdsprogram 2021-2022

Til drøftelse på generalforsamlingen den 26. april 2021

1/ RBT vil arbejde for at ændre regeringens sorte "Infrastrukturplan 2035" i retning af en "Grøn mobilitetsplan"

Den fremlagte infrastrukturplan rummer ingen visioner om at regeringen har vilje eller evne til at flytte borgernes transportvaner i en mere bæredygtig og klimavenlig retning. Udgangspunktet er fortsat, at der skal bygges flere motorveje til gavn for en stadig stigende bilpark, uanset om de er fossilt drevne eller elbiler. Hvor blev klimaet af, hvor blev overflytningen fra bil til de bæredygtige transportformer kollektiv trafik, cykling og gang af, hvor blev de trængselsreducerende initiativer af?

Til en start var RBT sammen med en række andre NGO'er initiativtager til at formulere og udsende et krav om et motorvejsmoratorium. En lang række af initiativer skal planlægges for at få den brede offentlighed til at kræve initiativer i retning af en "Grøn mobilitetsplan".

Foreningen "Det fælles bedste" holder arrangementer i 2021 om bæredygtig transport, som vi bakker op om. Konkret skal RBT stille kræfter til efterårets digitale "Folkemøde".

2/ Udbygning og styrkelse af den kollektive transport i en kommende post-corona tid, herunder en opprioritering af serviceniveauet

Anvendelsen af de kollektive transportmidler har været voldsomt reduceret, siden Danmark blev delvis lukket ned i slutningen af marts 2020. I takt med en gradvis åbning af Danmark bliver det en stor opgave at sikre, at den kollektive trafik ikke blot kommer tilbage på sporet, men tillige styrkes i forhold til den personbil baserede transport. Vi skal ikke nøjes med løsninger på gummihjul, men arbejde for mere fremtidssikre skinneløsninger. Østbanen i Region Sjælland skal ikke transformeres til et ringere transportmiddel i form af BRT på gummihjul.

I de senere år har passagererne oplevet en konstant række af serviceforringelserne i det kollektive trafiksystem. Blandt de mange eksempler kan nævnes: indskrænkning af afgang med bus i weekender og aftentimer, fjernelse af ventefaciliteter, personale og toiletadgang på stationer, afskaffelse af køreplaner, Movias fjernelse af køreplan på stoppesteder, næsten ikke-eksisterende service i IC-tog, al for stor vægt alene på digital information.

Et af de nye slagord inden for den kollektive transport, internationalt som nationalt, er MaaS, dvs. Mobility as a Service. Det er for så vidt et udmærket koncept: rejsen skal betragtes som et hele, et flow fra bopæl til bestemmelsessted, hvor alle mulige transportmuligheder kan indgå. Det største problem er, at det stort set ikke tages alvorligt i planlægningen, at systemet er opbygget via digital information og at bestilling i rejsens sidste led via flextrafik skal foregå adskillige timer forud for brug og ofte med lang tids venten.

RBT skal have fokus på serviceforringelserne og i offentligheden bidrage med forslag til forbedring af serviceforholdene og dermed til et løft af den kollektive transport som sådan og i rollen som et centralt virkemiddel i klimakampen. Vi vil fortsætte dette fokus i samarbejde med Passagerpulsens. Som en væsentlig del af at sikre mere brug af den kollektive trafik, skal BRT også arbejde for at stationsnærhedsprincippet holdes i hævd og om muligt forstærkes, f.eks. med mulighed for helt at

forbyde p-pladser i stationsnært byggeri, og at de lempelser der er gjort under den forrige regering, bliver tilbagerullet.

3/ Fortsat mobilisering mod iværksættelse af store trafikgenererende vejprojekter

En række mega-projekter som Kattegatforbindelsen, Hærværksmotorvejen i Jylland og tvillingeprojektet Lynetteholm kombineret med en havnetunnel i København er projekter, som på forskellig vis er prioriteret i regeringens infrastrukturplan. Nogle er udskudt, men flere byder sig til som en Allsund bro og tunneler mellem Helsingør og Helsingborg. Disse projekter er vældig skadelige, ikke mindst fordi de cementerer bilismen som den altdominerende transportform.

RBT vil i den kommende periode fortsat bidrage til, at den offentlige debat får sat fokus på projekternes manglende bæredygtighed og eksistensberettigelse.

Såfremt Lynetteholmprojektet ikke kan stoppes inden sommeren 2021, skal RBT sammen med den øvrige modstand sikre at temaet slår igennem med fuld kraft i Kommunevalget 2021. Skulle projektet køre videre, vil vi slå til lyd for at gøre Lynetteholmen til et principielt bilfrit område, alene betjent af letbaner og cykel- og gangstier.

4) Flytrafik og forbedringer af international passagertogs-trafik via Danmark

Vi arbejder for at få den klimaskadelige flytrafik inden for Europa erstattet med udbyggede grænseoverskridende togforbindelser, herunder nattog. Trods fremskridt på området mangler det seje træk: At lave en langsigtet plan, hvor tog erstatter (alle) flyvninger i Europa.

RBT fortsætter samarbejdet med andre NGO'ere, herunder Bevar jordforbindelsen og Netværket for bæredygtig transport, tillige med enkeltpersoner om at få gennemført dette nødvendige skift i den internationale transport. Vi viderefører i denne forbindelse indsatsen for at forpurre den planlagte udvidelse af Kastrup Lufthavn. Vores aktiviteter inkluderer arbejdet med at fremlægge argumenter og presse på for at introducere passagerafgifter på flyture og afgifter på flybrændstof.

Sådanne afgifter kan mindske den klimaskadelige flytrafik og gøre togrejser til et mere attraktivt alternativ til afrejse i Europa.

Vi skal fortætte vort arbejde med at få sikret grundlag for fremtidige gode, hurtige og hyppige Eurocity tog til Hamborg, med cykelmedtagning og med elektriske lokomotiver. Nu ser det ud til at nattog genoptages fra 2021 (Berlin) og 2022 (Bruxelles), men meget mere skal vi arbejde for. Derfor fortsætter vi det danske og internationale arbejde for denne sag. Vi fortsætter det internationale samarbejde i Back-on-Track.eu og intensiverer samarbejdet med vores svenske og norske venner. Vi skal samtidig gøre jordbunden for udvidelse af togtrafikken på tværs af grænserne i Norden plus den påkrævede infrastrukturudbygning.

5) Påvirkning af handlingsanvisninger på transportområdet i Københavns Kommunes kommende roadmap 2021-2025 og revision af Klimaplan 2025

I forlængelse af det afholdte valgmode i forbindelse med kommunevalget november 2017 og fortsatte halvårsmøder med politikere fra Teknik- og miljøudvalg har RBT igangsat en løbende kontakt med københavnske politikere. Kontakten skal bruges aktivt til at fremme tiltag for en mere bæredygtig trafikudvikling i Københavns kommune, heriblandt færdiggørelsen af trafikindholdet i Roadmap 2021-2025, som er den sidste handlingsplan for at nå målsætningen i KBH 2025

Klimaplanen om CO₂-neutralitet i år 2025. RBT skal via sin deltagelse i Indre By Lokaludvalg og bestyrelsespost i Miljøpunkt Indre By & Christianshavn aktivt bidrage til samme målsætning: en mere bæredygtig by med mindre luft- og støjforurening og reduceret klimabelastning. Lokaludvalget har planlagt og afholder den 1. september en tema trafikdag med fokus på kommunens klima- og trafikmålsætninger.

RBT skal arbejde for at få vedtaget lavere p-normer generelt og nødvendig bilparkering ved stationer i forstadskommuner, bilfri byudviklingsområder, satse på letbaner i stedet for yderligere metrobyggeri, fremskynde et gennembrud af eldrevet kollektiv bustransport og modarbejde etablering af en havnetunnel. Generelt venter politikere og forvaltninger for meget på statslige initiativer og satser mest på tekniske fix frem for at arbejde for en reduktion af biltrafikens omfang.

RBT skal sætte trafikudviklingen på dagsordenen i forbindelse med kommunevalget i november 2021.

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

RBT skal fremme diskussionen af cyklisme som en nem, hurtig og miljøvenlig transportform i byerne, samt kombinationen af cykler og kollektiv trafik, som en god konkurrent til bilen lokalt og på landsplan. RBT vil arbejde for at Folketinget og kommunerne afsætter flere midler til cyklisme og cykelinfrastruktur. I sit arbejde med at fremme cyklisme og cykelmedtagning i den kollektive trafik skal RBT samarbejde med organisationer, som varetager samme interesse, som Cyklistforbundet og Passagerpulsens. RBT skal særligt argumentere for gratis cykelmedtagning i den offentlige transport, som har vist sig at give både flere passagerer, tidsgevinster og økonomiske gevinster. Kombinationen cykel og tog kan være et attraktivt alternativ til pendling i privatbil, fordi cyklen gør det nemmere at nå helt frem til arbejdspladsen. Dermed bliver kombination cykel/tog et reelt alternativ over store afstande udenfor hovedstadsområdet. Den dokumenterede tilbagegang og stagnation inden for cyklingen skal også inddrages.

RBT vil arbejde for, at et forslag om et særligt cyklistbefordringsfradrag kan realiseres. Rådet vil ligeledes arbejde for, at cykelmedtagning øges i fjern-, regional-, og S-tog. Det har vist sig i en 1:1 skabelon, at kapaciteten i princippet kan øges 6-8 gange i fjern- og regionaltoget og 3 gange i S-tog **uden at tage mere plads** fra passagerer. Vi foreslår, operatørerne udarbejder en funktionel model i praksis.

7) Videreudvikling af NGO-samarbejdet i Netværket for Bæredygtig Transport mv.

Det er lykkedes siden 2015 at opbygge et netværk på transportområdet Netværket for bæredygtig transport <https://netvaerkforbaeredygtigtransport.wordpress.com/>. Ud fra devisen at vi står stærkere, når vi står sammen, giver det mening at komme med fælles udspil over for medierne, politikere og private og offentlige transportmyndigheder. Vi er i foråret indgået som A-medlem i borgerbevægelsen.dk og vi er ved at blive optaget i 92-gruppen. Der er indhøstet gode og nyttige erfaringer fra disse netværkssamarbejder, som fortsat skal prioriteres højt fra RBT's side.

Også samarbejdet med Passagerpulsens skal fortsætte, ikke mindst i forbindelse med kampagne for at få passagerne tilbage i den kollektive transport efter Corona. Vi vil også gerne få defineret en rolle i forhold til de regionale passagerråd og i det hele taget få etableret en møderække med Passagerpulsens.

8) Meget mere gods på skinnerne

I det kommende år vil RBT se nærmere på, hvordan godstrafikken kan flyttes fra lastbiler til tog. Der skal satses stort på mere godstrafik med jernbane både til og fra Danmark og internt i Danmark. Vi

skal være med til at give stemme for godstransport på skinner, som vil kunne reducere CO2-udledningerne gevaldigt, samt reducere trængslen på især motorvejene, så en udbygning af disse kan overflødiggøres. Vi vil ligeledes gøre opmærksom på, at eksisterende arealer med godsspor og forbindelse til jernbanenettet bør udlægges til områder for transporttunge erhverv. Dette kan bl.a. ske ved at få indført et "stationsnærhedsprincip" for godstransport i planlovgivningen i forbindelse med udpegning af arealer til erhverv. Vigtigt at lokale godstransporter på skinner også sættes på den politiske dagsorden. Vi vil bl.a. tage udgangspunkt i IDA Rail's forslag omkring godstrafik på jernbanen som beskrevet i [Forslag til Trafikerings- og infrastrukturplan for jernbanen 2030](#) fra marts 2021 og i Dansk Banegods, IDA Rail og NJS notat [Mere gods på banen, Udfordringer og løsninger](#) fra april 2021.

april 2021