

# Beretning for Rådet for Bæredygtig Trafik 2021-2022

Fremlagt til debat ved 21. generalforsamling d. 27.4. 2022



Med Folketingets infrastrukturaftale juni 2021 står det klart at vi, der bekæmper motorvejsudvidelser og kæmper for grøn bæredygtig transport udgør et parallelsamfund, endog et lille minoritetssamfund, tilsyneladende med egne normer og værdier, helt adskilt fra flertals-Danmark. Vi føler os overset og marginaliseret. Det er kort sagt ØV.

Beretningsåret markerede sig desværre ikke som et godt år for den bæredygtige trafik, som jo er vores mærkesag. Vi havde en minister, Benny Engelbrecht, som efter eget udsagn gik ind i 2021 som en minister for bæredygtig mobilitet. Men som blev tavs om det bæredygtige, så tavs at han i løbet af forhandlingerne i foråret 2021 om motorvejene tilbageholdt centrale oplysninger om byggeriernes klimaaftryk. Det gjorde at han i starten af 2022 blev vippet som minister, da det stod klart for Enhedslisten, hvad der var sket.

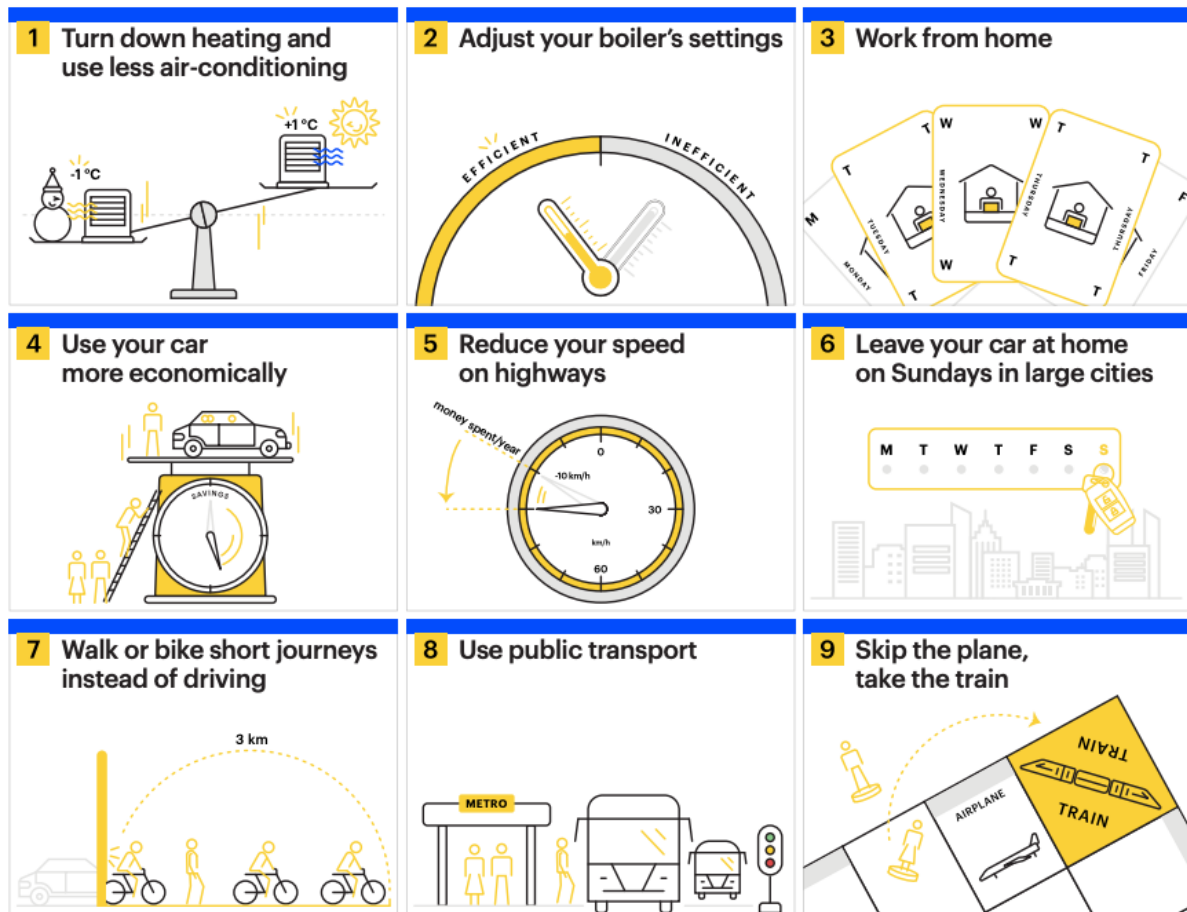
Inden 2021 sluttede indgik samme Benny ganske diskret en politisk aftale med højrefløjten om en udvidelse af flyvningen, i og med at Københavns Lufthavn blev lovet en udbygning, som ikke blev knyttet sammen med klimavilkår. Året 2021 endte sort som vinternatten.

Nu har vi fået Trine Bramsen som minister. Vores netværk af ngo'er for bæredygtig transport vil forsøge at få en samtale med hende inden sommerferien. Vi håber det bedste for fremkommeligheden hos den nye minister.

## Playing my part:

How to **save money, reduce reliance on Russian energy, support Ukraine and help the planet**

iea.org



Ganske vist kom regeringen på banen efter påske 2022 med initiativer for mere og hurtigere grøn strøm og et forkølet udspil til CO2-afgifter. Men det er paradoksalt at det skal komme fra Det internationale Energiagentur og EU-Kommissionen at vi kan sætte ind med adfærdsændringer, der på den korte bane kan reducere vores afhængighed af (russisk) fossil energi. Og at syv ud af ni forslag handler om transportsektoren. Vi synes det ligger lige til højrebænet. Det synes regeringen tilsyneladende ikke.

### På de interne linjer

Beregningsåret har igen været præget af et højt aktivitetsniveau, ikke mindst i lyset af at vi ikke er en kæmpe stor forening. Det var sådan efter sommerferien frem til kommunalvalget, at man kunne blive forpustet over at se de mange offentlige aktiviteter, RBT indgik i.

Det var både arrangementer om Københavns Kommune, infrastrukturen, natog og internationale tog, flyvning, Kattegatforbindelsen, trafikstøj og Lynetteholmen. Poul var sågar

på talerstolen på en forblæst Christiansborg Slotsplads ved en bredt sammensat landsdemonstration d. 25.9.

På de helt indre linjer efter sidste generalforsamling d. 26.4. 2021 holdt bestyrelsen møder d. 17.5., 16.6., 30.8., 27.9., 26.10., 24.11., 2.2., 14.3. samt 11.4. Alle referater ligger på bestyrelsens google drev.

Bestyrelsen konstituerede sig dengang i maj 2021 med Poul som formand (er tiden inde til at sige forperson?), Kjeld som næstformand, Hanne som kasserer og Leif som sekretær.

### **Overvældende presseomtale**

Ikke mindst RBT's aktion ved det første nattog d. 27.6. 2021 gav os en masse positiv presseomtale. Det var på forhånd svært at forestille sig at begivenheden kunne samle så meget mediedækning. Det skyldtes en kombination af godt forarbejde, god timing, gode billeder og en portion held. Der kom ikke mindre end to lange indslag i tv-avisen, heraf et live i allerbedste sendetid i pausen i en landskamp, live sending i TV2, indslag i Lorry, live i P4 og en alenlang række af artikler og video i trykt og digital presse. Og vores "egen" video-produktion i form af Kennys Film. Det var helt tovligt. [Tag et genkig her](#).

### **Udvalgte Infomedia-omtaler i beretningsåret**

RBT var i pressen mange andre gange, herunder omkring nattog, flyvning, Lynetteholmen og Kattegat.

Den 6. maj 2021 havde Flensborg Avis en artikel om togdrift på tværs af den dansk-tyske grænse: "TRAFIK Mandag aften deltog det dansk-frisiske mindretalsparti SSW i et videomøde med den danske NGO Rådet for Bæredygtig Trafik"

Nattogsfejringen på Høje Taastrup Station gav også genlyd i medierne. Ritzau bragte en artikel den 26. juni 2021 med overskriften "For første gang i syv år kan man stå på et nattog i Danmark". Og Lokalavisen Taastrup var på pletten med en artikel "Den 27. juni er en festdag, hvis man spørger Rådet for Bæredygtig Trafik". Og historien var også i Transportnyhederne 15. juni 2021: "Nattoget kører igen efter syv års pause".

2021 var også et godt år for større debatbidrag i medierne af RBT'ere. Leif og Kjeld havde en kronik i Information den 24. august d.å.: "Klimaansvarlighed og transport: Bemærkninger til et overset udspil fra regeringen".

Arriva var også et tema, vi fik profileret os en del på. Leif havde den 12. august 2021 et debatindlæg i Nordjyskes Thy-Mors Sektion 2 med overskriften "Hvad med Thybanen?".

Leif havde derudover 21.09.2021 en kronik i Jyllands-Posten med titlen "Arrivas togdrift skræmmer", og Folkebladet Lemvig havde den 3. okt. 2021 en artikel "Politikerne bør overveje at fjerne Arriva fra opgaven", i hvilken udtalelser fra Leif Kajberg gengives og Rådet og dets formål omtales udførligt.

Kronikken om Arriva i JP blev den 21. september 2021 resumeret af Mobilitywatch.dk.

Lars Falk, der ud over at være medlem af Sporvejshistorisk Selskab og Letbaner.dk også er med i RBT, havde den 25. august 2021 et debatindlæg i Århus Stiftstidende Sektion 1: "Kollektiv trafik. Derfor er BRT-busser ikke en god idé".

Kjeld havde en synspunktartikel med titlen "København opgiver, at biltrafikken skal bidrage til realisering af klimamålsætningen" i Mobilitytech den 4. april 2022.

Kjeld havde også et debatindlæg "Privatbiler belaster vores by kraftigt - uanset drivmiddel" i Frederiksberg Liv den 16. marts 2022.

Poul fik optaget et indlæg i Ingeniøren Transport "Sådan kan vi igen krydse Europas grænser i tog" den 11. februar 2022.

Det digitale medie Webkilde bragte den 21.02.2022 følgende omtale: "Den 28. juni 2021 blev der indgået et transportforlig mellem en stribe partier. I forliget indgår en motorvej fra Tværvej til Frederikssund. Læs hele indsigelsen fra Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH ved at klikke på linket herunder.

Mediet Webkilde bragte den 3.5.2021 følgende omtale af hørings svar: "NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik har indsendt hørings svar vedr. forslaget om en motorvej over Egholm. Vi ønsker ingen ny motorvejsforbindelse". Læs hørings svaret nedenfor.

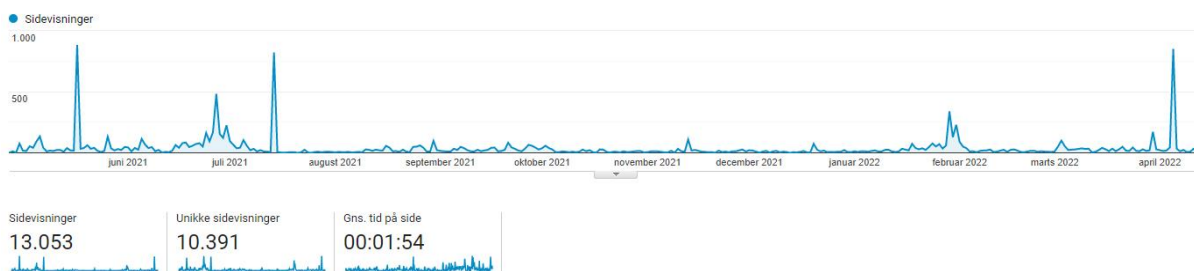
Og endnu en Webkilde-omtale, som blev publiceret den 21.02.2022: Transport. "En motorvej til 2,934 milliard skatte kroner fra Tværvej til Frederikssund er udtryk for kulsort transportpolitik".

Lokalavisen 2770 Tårnby havde den 17. november 2021 en artikel "Høring om klima og luftfart, tre kritiske organisationer arrangerer høring på Christiansborg om bl.a. lufthavnsudvidelse".

Og Rådet blev synliggjort i mediet Ingeniøren den 31. januar 2022 i forbindelse med lanceringen af en togblog. Niels Wellendorf, RBT blev nævnt her. I introduceringen af bloggen hedder det: Vi har bedt de fem togfolk komme med deres bud på, hvad der er jernbanens største udfordring, og hvad de fremover planlægger at skrive om i bloggen. Niels Wellendorf skriver: Største udfordring: Den største udfordring for den danske togdrift er manglen på en overordnet trafikplan for al trafik i landet med fokus på en bæredygtig omstilling væk fra bilismen og dermed også manglen på en vision for, hvordan jernbanen skal udvikle sig. Senest tydeliggjort med aftalen om en infrastrukturplan frem til 2035, der blot er en oplistning af tilfældige projekter, der ikke hænger sammen og hvor nogle endog er i modstrid med hinanden. Og han oplyser om sine skriveplaner: I bloggen vil jeg skrive om den manglende plan, om behovet for udbygninger af skinnetrafikken og om behovet for omstilling til en bæredygtig trafik.



## Vores egne medier



Hjemmesiden havde over 13.000 visninger, hvilket er på niveau med sidste år, dog med lidt flere unikke sidevisninger end sidste år. Hjemmesiden er en vigtig del af vores arbejde, og den gør det lettere for os aktive i RBT at opsøge viden og grafik til de oplæg og de artikler vi laver i det daglige.

	13.053 % af total: 100,00 % (13.053)	10.391 % af total: 100,00 % (10.391)	00:01:54 Gns. for visning: 00:01:54 (0,00 %)
1. /	4.622 (35,41 %)	2.835 (27,28 %)	00:01:39
2. /event/velkommen-til-nattoget/	1.240 (9,50 %)	1.141 (10,98 %)	00:03:44
3. /foerste-nattog-til-oestrig-kom-paa-skinne rne/	382 (2,93 %)	353 (3,40 %)	00:02:34
4. /event/connecting-europe-express-paa-be soeg-i-koebenhavn/	249 (1,91 %)	221 (2,13 %)	00:03:55
5. /fotos-fra-event-ved-nyt-nattog/	242 (1,85 %)	201 (1,93 %)	00:02:32
6. /raadsmedlemmer/	186 (1,42 %)	169 (1,63 %)	00:01:01
7. /nattogs-konference-i-koebenhavn/	156 (1,20 %)	133 (1,28 %)	00:01:44
8. /arrivas-togdrift-skraemmer/	150 (1,15 %)	132 (1,27 %)	00:03:18
9. /event/	146 (1,12 %)	108 (1,04 %)	00:00:45
10. /event/gaa-hjem-konference-tog-til-europ a-mere-og-bedre-hvordan-kommer-vi-vider e/	134 (1,03 %)	116 (1,12 %)	00:03:36

Ikke overraskende var vores event på Høje Taastrup den mest sete enkeltside i beretningsåret.

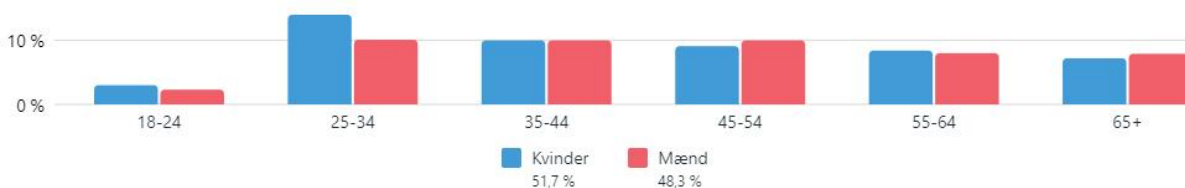
## Facebook

Vi har fastholdt, men ikke udvidet vores antal følgere på Facebook:

Synes godt om for Facebook-side ❶

1038

Alder og køn ❶

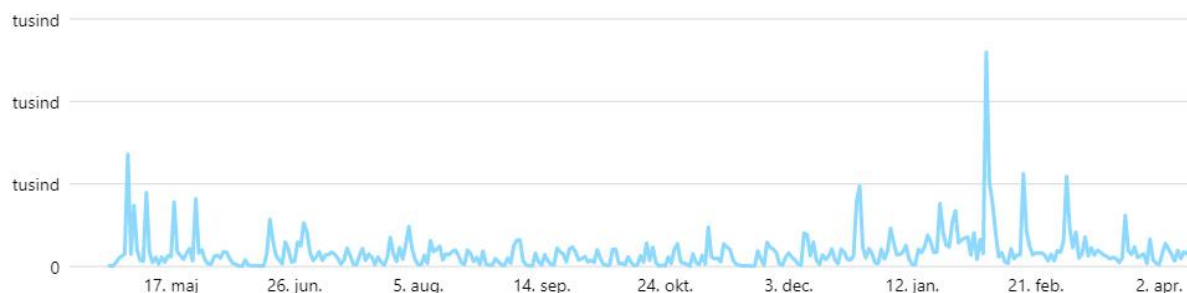


Bemærk at vores følgere er noget yngre end skribenterne er. Bidragyderne er fortsat Ivan, Poul og Niels. Vores mest populære historie på Facebook nåede 11.000 personer, og vores historier når bredere ud end før. Det skal vi være tilfredse med.

I princippet har RBT besluttet at være aktive på Twitter. Men desværre har de mest oplagte bestyrelsesmedlemmer i denne sammenhæng endnu ikke fundet tid til at gå igang.

Rækkevidde på Facebook-side ❶

13.593



## Vores e-mail nyhedsbrev

Redaktør Leif fik lavet syv e-mail nyhedsbreve i beretningsåret. De kom i [Maj 2021](#), [Juni 2021](#), [September 2021](#), [November 2021](#), [December 2021](#), [Marts 2022](#), [April 2022](#)

Antallet af abonnenter er det samme som sidst (med lidt udskiftninger). Nyhedsbrevet læses meget pænt, det sidste blev åbnet af lidt over halvdelen af modtagerne, hvilket er som man kan forvente. Det er fortsat tanken at e-mail nyhedsbrevet henvender sig til interesserede lidt udenfor vores centrale kreds af medlemmer, som vil nøjes med highlight fra vores arbejde og vores "verden". Det tekniske system hos Mailchimp er nemt at arbejde med og med stor brugervenlighed og høj datasikkerhed.

## Vores medlems-mailgruppe

En af vores største styrker er RBT-mailgruppen, som er suppleret af en bestyrelses-mailgruppe. Det er naturligvis individuelt hvordan man har det med de mange mails, men faktum er, at vi hermed har en god kontakthoved til hvad der sker, og tilmed et levende debatforum i vores egen medlemskreds. Vi har også på den facon berøring med trafikpolitiske professionelle, som henter viden og inspiration direkte i vores kreds.

## Foredragsholderkatalog

I november startede forsøget med at etablere et foredragsholderkatalog, tilgængeligt fra RBT's hjemmeside. Formålet er at bidrage til at realisere RBT's formål og samtidig udbrede kendskabet til RBT's virke. Alle interesserede tilbydes assistance til møder o.l. uden eller med blot minimale omkostninger. Håbet er ikke mindst at bygge bro til de unge, der arbejder med målsætninger lig vore, og som ønsker faglig og saglig fundering i arbejdet. Ifølge sagens natur vil der gå 1 á 2 år, inden man kan danne sig et rimeligt indtryk af, om der nu også er brug for det; indtil da opfordres flere af RBT's kompetente ildsjæle til at tilmelde sig; næste revision af kataloget finder sted til efteråret.

## Samarbejde i div. netværk og 92-gruppen

Netværket for bæredygtig transport ([se hvem vi er](#)) er stadig en vigtig ressource for os, med månedlige Zoom-møder og to fysiske møder hvert år. Netværket er fortsat ramme for fælles presseindlæg, politiske udmeldinger og møder med politikere og andre. Vi melder løbende tilbage til RBT-medlemmerne, når der sker noget i netværket.

RBT er forstsat aktive i organisationen [Bevar Jordforbindelsen](#) (for reduktion af flyvning), aktive i den danske udgave af [Back-on-Track](#) med facebook siden [Bevar Nattoget](#).

Vi er medlem af [Borgerbevægelsen.dk](#). **Bestyrelsesmedlemmer og andre medlemmer er typisk meget aktive i mange sammenhænge, hvilket giver os en meget større berøringsflade, end man kunne tro. Det er måske en af vores største styrker overhovedet!**

Vi er aktive i [92-gruppen](#) og har sikret at der hos de store ngo'ere i dette netværk er kommet større fokus på transporten, også international transport og på flyvningens virkelige klimapåvirkning. Møderne holdes desværre i arbejdstiden, hvilket begrænser Pouls muligheder for at medvirke, men Kjeld har kunnet medvirke lidt mere, og endda med et oplæg i efteråret.

Senest er vi trådt ind i en kampagne med titlen "Stop nye fossile infrastrukturprojekter", som vi håber kommer til at kaste gode aktiviteter af sig i året op mod et folketingsvalg.

## Politikområderne

Bestyrelsen har ved beretningsårets start efter debatten på generalforsamling 2021 [fastlagt et arbejdsprogram](#), og vi har forsøgt at efterleve dette i årets løb. Men ikke kun holdt os til dette.

## Cyklisme-politik

Bestyrelsen har i hht. arbejdsprogrammet arbejdet på en egentlig cykelstrategi, der skulle markere, hvor RBT særligt stiller sig om cyklisme.

RBT skal fremme cyklisme som en nem, hurtig og miljøvenlig transportform i byerne, samt kombinationen af cykler og kollektiv trafik som en stærk konkurrent til bilen lokalt og på landsplan. Det kan bl.a. ske vha. følgende tiltag:

- gennemgående cykelruter i større bydele, hvor cykling er prioriteret.
- større sikkerhed med 30 km zoner, bredere cykelstier og hindring for, at parkerede biler kan åbne døre mod cykelstier.

- mere fokus på kombinationen med kollektiv transport, herunder øget, let og helst gratis cykelmedtagning samtidig med bedre, stationsnær cykelparkering efter hollandsk forbillede..
- supercykelstier bliver statslige og der sikres niveaufri kryds i lyskurve.
- økonomiske incitament, bl.a. i form af befordringsfradrag for cykler under 12 km.

En mere detaljeret gennemgang findes i vores helt nye strategipapir: [RBT-cykelstrategi: Cykling som central transportform.](#)

## **Modstand mod store vejanlæg m.m.**

Der har aldrig før været så stor modstand nye store vejanlæg, parkeringsanlæg, vejtunneller og andre store anlæg, som Lynetteholm og en Kattgatforbindelse. Modstanden giver sig bl.a. til udtryk i en stribe facebooksider. Der er et udsnit af disse: :

Jyder mod overflødige motorveje.

Hjemmeside

[:https://jmom.dk/](https://jmom.dk/)

Og facebookside:

<https://www.facebook.com/groups/jyder>

Hærvejsmotorvej Hvorfor ?

<https://www.facebook.com/groups/626521797737094>

Stop Lynetteholm

<https://www.facebook.com/groups/stoplynetteholm>

Egholms Venner. Bevar Egholm som en ø

<https://www.facebook.com/groups/55158325983>

Nej til Ring 5

<https://www.facebook.com/groups/363634164188912>

Dantes Plads - mod p-anlæg under Dantes Plads

<https://www.facebook.com/groups/597601627319361>

Nej til motorvej til Frederikssund

<https://www.facebook.com/groups/645847830018195>

Kattegatforbindelse. Nej tak

<https://kattegatforbindelsenejtaak.dk/>

Nej tak til motorveje og Kattegatsbro fra og til Odder

<https://www.facebook.com/groups/505964143524434>

Egholm motorvejen nej tak

<https://www.facebook.com/EgholmMotorvejenNejTak>

Kattegatforbindelsen nej tak

<https://www.facebook.com/groups/395568857688411>



STOP MOTORVEJSSTØJ - Allerød-borgere mod Hillerødmotorvejens støj

<https://www.facebook.com/groups/1818121041773704>

Nej til trafikstøj

<https://www.facebook.com/nejtiltrafikstoej>

Amager mod overflødige motorveje

<https://www.facebook.com/groups/886302845233975>

Sydfyns fremtid - Als-Fyn bro og motorvej nej tak

<https://www.facebook.com/Sydfyns-fremtid-Als-Fyn-bro-og-motorvej-nej-tak-110634874031380>

Borgerbevægelsen.DK for en demokratisk motorvejsproces

<https://www.facebook.com/borgerbevaegelsen.dk>

NOAH

<https://noah.dk/>

<https://noah.dk/trafikbogen>

<https://www.facebook.com/miljoeretfaerdighed>

<https://belikeants.dk/>

## **Den ulyksalige infrastrukturaftale med navnet “Danmark fremad”**

Aftalen blev indgået den 28. juni 2021 og her er den officielle beskrivelse af aftalen:

<https://www.trm.dk/temaer/aftale-om-infrastrukturplan-2035>

Aftalen bestemmer, at der skal bruges 161 mia. på infrastruktur frem mod 2035. Når det drejer sig om nyanlæg så er det primært nye vejanlæg. Selvom vort vejssystem i forvejen er i top. For den kollektive trafik er der primært tale om penge til med tiden at forsøge at komme frem til et nogenlunde moderne banesystem.

Netværket for bæredygtig trafik, hvor RBT også er med, udsendte den 17. juni 2021 en henvendelse til folketingets partier, hvor man tog afstand fra alle de nye store vejanlæg, som man allerede vidste ville komme med i aftalen. Her et lille klip fra indledningen.

Det har været ”vejenes tur” siden 1936.

I anledning af de igangværende infrastrukturforhandlinger vil vi gøre opmærksom på, at Danmark har et statsligt vejssystem på 3.800 kilometer i verdensklasse, mens vort kollektive trafikssystem er udsultet gennem årtier. Vort statsvejnet er løbende vedligeholdt og moderniseret således, at ”vejkassen”, belægninger, signalsystemer, skiltning med videre er helt i top. Tillige er det ombygget i forbindelse med indførelse af højere hastighedsgrænser på mange veje og godkendelse af modullastvogne. Der er ingen rimelighed i at udbygge statsvejnettet yderligere. Der er ikke tale om genopretning af årtiers forsømmelser som på banenettet. Dog er det afgørende, at der også kommer rigtige cykelstier på alle statslige veje - bortset fra motorvejene. Hvis banesystemet var blevet behandlet med samme omhu som vejsystemet var der ikke nedlagt så mange banestrækninger, men i stedet anlagt flere

dobbeltspor og elektrificeret det meste af nettet og med togservice med moderne elektrisk materiel og hyppig drift. Derfor er de penge, der er bevilget til banenettet gennem årene, primært er gået til genopretning, vedligeholdelse og derfor ikke sammenligneligt med vejnettet, som primært gennem årtier har fået penge til nye anlæg”.

Se hele henvendelse her:

<https://noah.dk/sites/default/files/2021-06/Det-har-vaeret-vejenes-tur-siden-1936.pdf>

## **Bilbeskatning**

Siden 2006 er den gennemsnitlige registreringsafgift pr. bil nedsat med ca. 54 %. Det er en generel nedsættelse for alle biler uanset drivmiddel. For den langt lavere pris får du tilmed en større, kraftigere og mere luksuspræget bil. Denne yderst lempelige generelle bilbeskatning videreføres. Oveni disse generelle lettelser kommer yderligere lettelser for elbiler og plug-in hybridbiler. Trods diskussioner fastholdes også den yderst lempelige beskatning af plug-in hybridbiler. Dette til trods for, at det nu er blevet krystalklart, at der ikke er belæg for at give disse biler afgiftsrabat. De udleder stort set samme mængde klimagasser som fossile biler af samme størrelse. Klimarådet kom allerede i september 2018 til samme resultat. Det er derfor endnu mere kritisabelt at Folketinget alligevel senere vedtog en lov med disse store begunstigelser af plug-in hybrid biler. Her rapporten fra Klimarådet: [https://www.klimaraadet.dk/da/system/files\\_force/downloads/baggrundsnotat - hvor klimavenlige er elbiler sammenlignet med benzin- og dieselbiler.pdf](https://www.klimaraadet.dk/da/system/files_force/downloads/baggrundsnotat_-_hvor_klimavenlige_er_elbiler_sammenlignet_med_benzin-_og_dieselbiler.pdf)

Også biler, der alene kører på el er også urimeligt begunstigede. Både ved køb og brug. Hvis man virkelig skal støtte klimavenlig transport så er det cyklisme og kollektiv transport der skal støttes. I stedet stiger og stiger taksterne og servicen forbedres sjældent

## **Arriva**

Rådet for Bæredygtig Trafik var i juli 2021 rapportaktuel. På dette tidspunkt fik vi – med Rådets sekretær Leif Kajberg som drivende og skrivende kraft – færdiggjort en Arriva-kritisk rapport. Den foreligger i digital version, men vi fik også fremstillet et mindre antal eksemplarer i trykt form. Arriva har i en del år været en torn i øjet på nogle af os RBT-aktive. Derfor besluttede vi september 2020 at lade vores kritiske projektør gennemlyse togselskabet Arrivas håndtering af den daglige, publikumsvendte drift. Vi har samlet materiale om Arrivas betjening af de strækninger, hvor selskabet har fået kontrakt efter udbudsrunder, baseret på aktindsigter. Og vi har selv lavet lidt supplerende statistik ved at følge meddelelserne om aflysninger og forsinkelser fra Arriva tæt. For det har været grænsende til det ubærlige næsten hver dag at iagttage, hvordan meddelelserne om aflysninger og forsinkelser fra Arrivas informationsservice lystigt tikkede ind på computerskærmen i nederste højre hjørne. Aktindsigten har også givet os et indblik i, hvad der går galt, sådan helt konkret og lavpraktisk, når Arriva ikke kan overholde køreplanen og bliver forsinket eller må aflyse togafgange. Nogle gange tager man sig til hovedet, når man læser om de ”hændelser” og fejl, som opstår som fx en låst dør til en førerkabine. En særlig central del af Arriva-rapporten er den såkaldte logbog, hvor stort og småt fra Arriva-fronten er blevet registreret og nedfældet i kronologisk orden gennem en længere periode.

Processen med at videreformidle Arriva-rapportens hovedindhold og budskaber blev igangsat i slutningen af juli 2021. Transportministeriet og transportministeren og Folketingets Transportudvalg var de første modtagere af trykte eksemplarer. Derefter fulgte bl.a. Dansk

Jernbaneforbund, DSB, Passagerpuls og DTU-transport. Den digitale version af rapporten er tilgængelig på RBT's hjemmeside:

<https://baeredygtigtrafik.dk/arriva-en-fremmed-fugl-i-det-danske-skinnelegskab/>

Den 21. september 2021 bragte Jyllands-Posten en kronik af Leif Kajberg med titlen "Arrivas togdrift skræmmer": <https://baeredygtigtrafik.dk/2021/09/>

Arriva er blevet idømt bod for sin togdrift, og for ikke at leve op til de kontraktfastsatte mål på enkelte strækninger, og togoperatøren har måttet stå skoleret over for transportministeren. Det er specielt Svendborgbanen og Thybanen, der har været ramt af aflysninger. Kritikken har i perioder haglet ned over Arriva, og medierne har bragt adskillige interviews med togbrugere, som ikke har været fremme rettidigt til skolegang, studier eller job. Passagerpuls har også været inde over.

Nu lukker Thybanen i mindst 14 uger. Der bliver lukket for al togtrafik mellem Thisted og Struer fra 2. maj, når Banedanmark går i gang med at udskifte sveller og skinner på Oddesundbroen. Det er helt klart problematisk med så lang en nedlukningsperiode på Thybanen, for risikoen er jo at miste togbrugere, eftersom nogle vil anskaffe sig biler. På den anden side kan investeringer i banen og opdateringen af en del af infrastrukturen på strækningen vel kan tages som en garanti for, at banen ikke nedlægges lige med det første.

For øvrigt er der for kort tid siden udkommet en bog om banens historie: "Thybanen gennem 140 år" skrevet af Ole Edvard Mogensen, tidligere stationsleder i Struer og efterfølgende regionschef for DSB i Aarhus. En hurtig gennemgang af indholdet afslører, at Arrivas problemer og svigt er fint omtalt.

Det er ikke så lang tid siden, at der igen var et bundt aflysninger på Svendborgbanen. Så vi har fortsat det Arriva-kritiske blik skruet på i RBT.

Men man kan spørge: Hvor meget energi skal vi i RBT med de mange opgaver, vi søger at løse og alt det, vi er optaget af inden for den grønne transportomstilling, bruge på en bestemt togoperatør? Det er vel primært Passagerpulsens bord. Det er et særdeles relevant spørgsmål, men vi er jo også i Rådet også optaget af den måde den kollektive transport organiseres på, og de ideologiske præferencer, som kommer til udtryk i valget af kollektive transportløsninger. Og vi bør vel løbende diskutere, hvor meget indtjeningsfokus og markedsbaserede tilgange skal fylde inden for den skinnebårne kollektive trafik.

## Lokalbanerne

I Rådet for Bæredygtig Trafik har vi altid været meget optaget af lokalbanerne. Denne løbende interesse for og overvågning af udviklingen inden for denne gren af jernbanesektoren udmøntede sig i slutningen af februar 2021 i et udspil om lokalbanerne med Leif Kajberg og Niels Wellendorf som penneførere:

<https://baeredygtigtrafik.dk/lokalbanernes-fremtid/>

I denne sammenhæng er der grund til også at spole tilbage til IDA Rails forslag om en nyordning af jernbanesektoren og den kollektive trafik ("Forslag til Trafikerings- og infrastrukturplan for jernbanen 2030"), som indebærer oprettelse af en egentlig

Mobilitetsstyrelse. Mobilitetsstyrelsen skal ifølge forslaget sammen med trafikelskaberne, der omdannes til mobilitetselskaber, varetage den statslige og regionale kollektive trafik. Herunder hører også udarbejdelse af trafikeringsplaner og de afledte infrastrukturplaner. Dette forudsætter, at der sker en sidestilling af investeringer i de statsligt og de regionalt ejede jernbanestrækninger. Og at investeringerne sker på baggrund af vedtagne planer og behov og ikke ud fra et fast ensartet tilskud.

Hele jernbaneinfrastrukturen skal således sammentænkes og ikke være opdelt i et statsligt banenet med Banedanmark-strækninger og regionernes "privatbanestrækninger". Det vil sikre såvel en højere kvalitet som bedre fornyelsesstrategi.

Lokalbanerne har i flere år været "jaget vildt", problembørn og nedvurderede dele af det samlede kollektive trafiksystem, som burde konverteres til busdrift. Og spurgte man Harry Lahrmann og Mogens Vosgerau, ville de formentlig svare hellere i dag end i morgen. Og i 2021 var det Østbanen på Stevns, der var i farezonen. Heldigvis lykkedes det at redde banen fra lukning. Den tidligere transportminister Benny Engelbrecht, "Bus Benny", havde ellers udtænkt en smart løsning, og et konsulentfirma var blevet hyret til at analysere og prissætte et Bus Rapid Transit-projekt. En bus i eget tracé, der kunne erstatte togsættene. Men et stærkt pres fra lokalbefolkningen, borgmesteren i Stevns Kommune og behjertede politikere på Borgen – ikke mindst Venstre og SF, hvis transportordfører Anne Valentina Berthelsen virkelig havde lagt sig i selen – fik skaffet opbakning til banens bevarelse, og den nødvendige sporfornyelsesbevilling gik til sidst igennem. RBT markerede sig også i kampen for banens overlevelse bl.a. via aktivitet på Østbane-bevarelsesgruppens Facebook-side. Men hvilken lokalbane står mon for skud næste gang? Og hvem vil – ud over de mange lokale beboere og brugere langs med banen og selvfølgelig NGO'en Rådet for Bæredygtig Trafik – rykke i felten for næste nedlægningstruede lokalbane?

På toganskaffelsesfronten bør det noteres, at lokalbanerne står over for anskaffelse af nye batteridrevne togsæt. I første omgang Midtjyske Jernbaner (MJBA) og Lokaltog på Sjælland og Lolland. Midttrafik oplyser således i en pressemeddelelse udsendt 15. marts 2022, at "Danmarks første batteritog rammer skinnerne i Vestjylland i 2024". Midtjyske Jernbaner, der i dag betjener togstrækningerne Holstebro-Skjern og Vemb-Lemvig-Thyborøn, har således afsluttet et EU-udbud om indkøb af syv batteritog. Batteritogene bliver de første af slagsen i Danmark og skal fra ultimo 2024 erstatte MJBA's nuværende dieseltogsæt.

## **Politik for højhastighedsjernbaner**

Sidste år fik vi i Rådet lavet nogle [principper for egentlige højhastighedsbaner](#), som vi kan anvende i forbindelse med påvirkning af fremtidige planer for jernbanen i Danmark. Der er brug for meget hurtigere tog i landsdelstrafikken såvel i forbindelse med kørsel til udlandet. Ikke mindst når vi skal have folk til at fravælge flyet på de noget længere strækninger. Foreløbig har vi kun en enkelt egentlig højhastighedsbane i landet, nemlig mellem København og Ringsted, hvor der kan køres op til 250 km/t. En ny højhastighedsbane er under anlæg mellem Odens og Middelfart til samme hastighed. Ellers sker hastighedsopgraderingerne af jernbanen kun til 200 km/t (fra de nuværende 180 km/t), og kun mellem Ringsted og Femern, mellem Ringsted og Odense og mellem Fredericia og Aalborg. Og det varer mange år før det er klart.

Så vi skal arbejde for at få højere hastigheder på resten af hovedbanenettet, ikke mindst i det sydjyske mellem Fredericia og Esbjerg og Fredericia og Flensburg. Hertil en helt ny Lillebæltsbro kun for højhastighedstog. Og så naturligvis for de nye baner, der var planlagt med Togfonden.

### **Jernbanernes tilstand, timemodellen og manglende ambitioner**

Den danske jernbane er i den grad udsultet og hænger i laser. Mange årtiers stilstand og langsommelighed i udbygninger og renoveringer har gjort deres til dette. Der er godt nok flere gange blevet afsat midler til mere genopretning og også til et helt nyt signalsystem. Men det er arbejder, der er spredt over en meget lang årrække, og som mens de står på medfører store spærringer af jernbanen, hvor passagererne må i en langsom togbus, mens godset overflyttes til lastbiler. Og måske ikke kommer tilbage når banen til sin tid er klar igen. Og selv gode projekter som Togfonden er slet ikke på plads endnu. Selv i den nye infrastrukturplan er den stedmoderligt behandlet. Enkelte projekter er delvis med, men der blev afsat et beløb til udmøntning af de resterende projekter, men denne udmøntning, der skulle være sket i efteråret er endnu ikke sket. Desuden er væsentlige projekter som fuld elektrificering af hovednettet og hastighedsopgraderinger af både hovednettet og mange regionale strækninger nedjusteret til dels anvendelse af batteritog, dels lavere hastigheder end oprindeligt besluttet. Den manglende elektrificering betyder dels at gennemkørende tog mellem København og store dele af Jylland ikke vil kunne fortsætte hhv. genoptages, dels at det bliver svært at køre med godstog mange steder i landet.

På banesiden er der således absolut ingen ambitioner fra politisk side. Og fra myndighedernes side har man tilsyneladende helt opgivet af lave planer for jernbanen. Således blev den sidste "Plan for den statslige jernbane", som [Rådet kommenterede](#) tilbage i 2017 stoppet af den tidligere regerings gale transportminister Ole Birk Olesen, der ikke brød sig om den slags planlægning. Der behøvedes blot en køreplan, som politikerne selv kunne fortælle DSB og Arriva hvordan skulle være. Og trods en udmærket lovgivning på området, er den næste plan i rækken, der skulle være kommet sidste år endnu ikke påbegyndt. Det betyder bl.a. at der ikke er en plan for, hvordan togene skal køre, når der senere på året skal indgås en ny trafikkontrakt med DSB. Den kan så risikere blot at blive en videreførelse af den nuværende kørsel uden nye tiltag for at gøre jernbanen mere tiltrækkende. Vi kan her støtte op om den [Trafikerings- og infrastrukturplan for jernbanen 2030](#), som IDA Rail udgav op til forhandlingerne om infrastrukturplanen sidste år.

### **Situationen omkring letbanerne i Danmark**

Der er god gang i byggeriet af Danmarks 2 næste letbanestrækninger. I Odense er man stort set færdige, og åbner efter planen i slutningen af maj måned. I Københavns omegn er der på stort set hele strækningen mellem Lundtofte og Ishøj fuld gang i arbejderne med letbanen langs Ring 3. Her er der endnu 3 år til forventet åbning, men det er nu helt tydeligt hvordan den vil komme til at forløbe. Og alt imens kører den 1. letbane i Aarhus med høj regularitet og rimeligt kundeantal.

Der er også, i den ellers svage infrastrukturplan, afsat midler til flere letbaneetaper for alle de 3 letbanesystemer. I første omgang dog alene til flere analyser og undersøgelser, selv om der allerede foreligger en masse af den slag. Og desværre vil man de fleste steder også have et busalternativ undersøgt.



Det sidste sandsynligvis på grund af de lokale letbane modstandergrupper rundt omkring. De består ofte af folk, der helt generelt synes at kollektiv trafik er dyrt og ligegyldigt, hvorfor de påstår at busser er lige så gode som baner. Helt uden faktisk grundlag for dette. Desværre støttes nogle af grupperne af hardcore borgerlige økonomer, der opfattes som gurer af modstanderne. Det er derfor vigtigt, at vi støtter vores venner i foreningen Letbaner.dk, der ihærdigt arbejder for at få flere letbaner, for på den måde at skabe et kollektivt trafiksystem i byerne der reelt kan trække folk ud af bilerne. Ikke mindst med en [letbane mellem Ballerup og Kastrup](#).

## **Arbejdet med internationale tog**

Vi troede en overgang at vi for alvor skulle se en hurtig renæssance for nattog i Danmark, både med nattog til Berlin og til Bruxelles. Berlin-toget kom som bekendt med den private svenske operatør Snälltåget (og suppleret af et skitog til Østrig i vintersæsonen), men det højt profilerede Malmø-Bruxelles tog kom aldrig på skinnerne. Det er der nok flere grunde til, men i al fald så var daværende minister Benny Engelbrecht ikke særlig pro-aktiv, og valgte at sætte sig på hænderne, da han af embedsmændene i forvejen blev orienteret om at der ikke var operatører, der havde budt på den opgave. Da det så stod klart omkring 1.9. valgte Benny at skyde skylden på svenskerne og på EU. Det er dog muligt at embedsværket arbejder videre med projektet, men vi har intet hørt.

På europæisk plan bød 2021 på forarbejdet for en stort anlagt rapport, der blev præsenteret i december sammen med EU-Kommissionens 18 sideres handlingsplan for internationale tog og nattog. Det var et meget tilfredsstillende arbejde, der gav Back-on-Track en god platform for lobby-arbejde, og som har kastet flere danske politiske udmeldinger af sig fra RBT-side. Der har været en del presseopmærksomhed på vores udmeldinger, og det er blevet til to meget flot opsatte og læste artikler i hhv. Ingeniøren og Jernbanen.

Spørgsmålet er nu om Danmark fortsat skal være en isoleret ø, mens Norge, Sverige og landene sydpå udvikler internationale tog og nattog. Vi kan selvklart ikke vente på at vores naboer forsyner os med internationale tog. Et eksempel herpå er det kommende (svensk støttede) nattog fra Stockholm til Hamborg i ydersæsonen, der sikrer at der fremover vil køre svenske nattog hele året rundt til Hamborg. Det betjener i praksis ikke danske stationer, men passerer gennem Danmark om natten. Selvfølgelig gør det det.

## **Arbejdet for bedre tog hen over den dansk-tyske grænse**

Bestyrelsen har haft en række møder med kontakter syd for grænsen. Formålet er at styrke togbetjeningen både lokalt, regionalt og internationalt. Et centralt projekt er fortsat forberedelsen og gennemførelsen af en konference i Flensborg medio maj 2022, når valget til Landdagen i Kiel er overstået. Vi har fra både De Grønne og SSW (Kiel) tilsagn om, at de rigtig gerne assisterer med at få sat denne konference på skinner. Nu afventer vi et udspil fra tysk side

## **Modstanden mod udvidelsen af Kastrup Lufthavn og spørgsmålet om flyvning og klima mv.**

Der har i beretningsåret hersket noget forvirring om hvad regeringen havde tænkt sig at gøre på dette område. Det gode er, at regeringen nu anerkender at Danmark skal forholde sig til

flyvningens samlede klimaudledninger, dvs. både udenrigsluftfart og med de ikke-CO2 relaterede klimaeffekter, flyvningen giver anledning til. Det er også godt at regeringen ønsker at der skal laves en klimahandlingsplan for luftfarten.

Det dårlige er at regeringen i ly af juleferien meldte en aftale ud, der var indgået med højrefløjen i Folketinget om at Kastrup Lufthavn skulle have lov til at udvide, som de selv ønsker det, ganske uden vilkår for klimaet. Den meget korte konklusion fra den politiske aftale åbner dog op for, at det måske ikke bliver så ligetil, som de fly-glade politikere ønsker sig. For hvordan skal man dog på nogen måde forestille sig at lufthavnen skal åbne op for op mod en fordobling uden at det kommer i direkte modstrid mod de mål, som en klimahandlingsplan nødvendigvis må komme til at udstikke?

Power-to-X er blevet det teknologiske fix, der skal "redde" luftfarten. Men det er ti spurve på taget. For der findes ikke al den grønne strøm, der skal bruges. Og med de tab af energi, der forudses ved fremstillingen af power-to-X, så vil flyvningen skulle lægge beslag på enorme off. investeringer og vældig store dele af al fremtidens grønne energi. I bund og grund er luftfart en meget energitung transportform, og det har kun været på grund af rigelig og billig fossil energi at luftfarten har kunne udvikle sig, som den har.

Området skriger på klimapolitisk handling. Og nu i april 2022 har vi endnu ikke set udspil til en klimahandlingsplan, og meget tyder på, at hele forløbet igen er forsinket. Og det er sådan set godt, for tiden arbejder for at luftfarten skal bidrage til klimahandling, og som landet ligger kan det umuligt harmonere med stærkt øget flyvning på fossile brændsler!

RBT gennemførte sammen med Bevar Jordforbindelsen og CPH Uden Udvidelse d. 1.12. en høring på Christiansborg om klima-fakta i forbindelse med flyvningen. Høringen kostede et stort arbejde, men det betalte sig trods alt, ikke mindst ved den gode dokumentation, der fandt sted.

## **RBT's kommentarer til regeringsudspillet "Tættere på – Grønne byer og en hovedstad i udvikling"**

Regeringsudspillet, som blev præsenteret den 26. maj. 2021 af indenrigs- og boligminister Kaare Dybvad, rummede adskillige gode forslag til at skabe en bedre regional balance i Danmark. RBT kommenterede udspillet i form af et debatindlæg i Information den 24. august 2020 ved Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen, hvor de bl.a. gik i clinch med nogle af de værste tidsler i udspillet: "Desværre skæmmes billedet af et par initiativer, som helt punkterer forestillingen om grønne byer og er direkte klimaskadelige. Det gælder Lynetteholmen (med overskriften 'Bæredygtig udvikling på Lynetteholm'), som regeringen ihærdigt arbejder på at få vedtaget og gennemført. Og det gælder udvidelsen af Københavns Lufthavn."

<https://www.information.dk/debat/2021/08/klimaansvarlighed-transportplanlaegning-bemaerking-overset-regeringsudspil>

## **Trafik og klima – status og fremskrivning**

RBT er blevet medlem af 92-gruppens klimagruppe. På medlemsmødet den 7. december 2021 præsenterede Kjeld A. Larsen på vegne af RBT et powerpoint baseret oplæg med

titlen "Trafik og klima. Status og fremskrivning", hvor den sørgelige indsats fra politikerside på transportområdet i DK som helhed og i Københavns kommune for at nå erklærede klimamål 2025/2030 blev kommenteret.

<https://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2021/12/Trafik-og-klima.pdf>

"Antallet af el-biler er ikke den afgørende faktor i transportens bidrag til grøn omstilling" Altinget Transport bragte den 9. marts 2022 en artikel af Kjeld A. Larsen med ovenstående titel og følgende manchete: "Den nuværende regerings målsætning er landet på 775.000 hybrid- og elbiler, men den afgørende faktor i klimakampen er ikke antallet af hybrid- og elbiler. Det er i stedet, hvor hurtigt en udfasning af fossilbiler kan finde sted, skriver Rådet for Bæredygtig Trafik". I artiklen anvendtes Energistyrelsens fremskrivninger af vejtrafik og CO<sub>2</sub>-udslip til at påpege, at vejtrafikkens drivhusgasudslip i 2030 ikke vil falde sammenlignet med basisåret 1990, med mindre der indføres drastiske ændringer i den besluttede trafikpolitik.

<https://baeredygtigtrafik.dk/antallet-af-el-biler-er-ikke-den-afgoerende-faktor-i-transportens-bidrag-til-groen-omstilling/>

## **Knallerter skal ikke undtages i byernes miljøzoner**

RBT ved Kjeld A. Larsen indsendte et høringssvar den 7. februar 2022 til Miljøministeriet vedrørende udkast til ændringer i bekendtgørelsen om miljøzoner. RBT opfordrede til, at byernes miljøzoner - ud over at inkludere forurenende personbiler - også bør omfatte de stærkt partikelforurenende knallerter.

<https://baeredygtigtrafik.dk/knallerter-skal-ikke-undtages-i-byernes-miljoezoner/>

## **Kampen mod Lynetteholm**

### **Lynetteholmerklæring**

RBT har sammen med en række organisationer, der er modstandere af Lynetteholm projektet, oprettet en fælles interesseorganisation Lynetteholmgruppen, siden hen omdøbt til Lynetteholmrådet. Den 3. juni 2021 udsendte de otte organisationer tilknyttet Lynetteholmrådet (Danmarks Naturfrednings Forening, Dansk Forening for Rosport, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Sejlunion, Foreningen af Lystbådehavne i Danmark, NOAH, Rådet for Bæredygtig Trafik og STOP Lynetteholm) en fælles **Lynetteholmerklæring**, som opfordrer Folketinget og Københavns Kommune til at standse planlægningen af projektet.

<https://baeredygtigtrafik.dk/lynetteholmerklaering/>

### **Jordtransporter til Lynetteholm**

Ivan og Kjeld har via skrivelser til centalkommuner og omegnskommuner forsøgt at skabe overblik over transportveje for jordtransporter i Hovedstadsregionen. By & Havn hævder fortsat, at der kun er en mulighed for at komme af med overskudsjord, nemlig til By & Havns jorddepoter i Nordhavn. Men entreprenørerne er fritstillet: de kan vælge at komme af med jorden, hvor priserne for aflevering er de laveste. Svar fra nogle få kommuner viser, at jordstrømmene fra centalkommunerne også flyttes ud af kommunerne, eksempelvis til

Køge, Hedehusene og Albertslund. I Albertslund bliver jord ikke betragtet som overskud, men som en ressource, der kan bruges internt til anlægsarbejder. Ivan og Kjeld forfølger problematikken.

Til maj vil By & Havn præsenterer en længe ventet "Strategisk miljøvurderingsrapport", hvor alle elementer omkring Lynetteholm, inklusive bebyggelse, Havnetunnel og Metroudbygning, er i spil. En omvendt procedure, idet anlægsloven jo er vedtaget og projektet påbegyndt. Så RBT skal endnu engang til høringstasterne, i samarbejde med parterne i Lynetteholmrådet.

### **Støj fra jordtransporter til Lynetteholm**

Rådet har arrangeret 2 demonstrationer på Christianshavns torv med afspilning af lastbil støj for at illustrere belastningen af jordtransporter til Lynetteholmen for borgerne. Det var d 7. november, som blev dækket af Information og 14. november, hvor der var debat med repræsentanter for Enhedslisten og Socialdemokratiet.

Desuden deltog vi i bilfri søndag på Nørrebrogade med samme tema.

## **København og Frederiksberg**

RBT har efter kommunevalget etableret kontakt til udvalgte politikere i relevante udvalg i både Københavns og Frederiksberg kommune, i København til medlemmer af Teknik- og Miljøudvalget og på Frederiksberg til Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget. Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen har stået for disse kontakter. Rådet har besluttet at videreføre vor praksis med at invitere politikere for de relevante partier til halvårige dialogmøder med det formål at påvirke politikerne i retning af mere bæredygtige transportløsninger.

### **Omstil Frederiksberg**

Forud for kommunevalget november 2021 udgave en række NGO'er en netbaseret publikation **Omstil Frederiksberg**. Netavisen rummede bl.a. to artikler med forslag til at omstille transporten i mere bæredygtig retning. Den ene blev skrevet af RBT's næstformand Kjeld A. Larsen "Bilerne er på destruktiv fremgang" og den anden af nuværende CONCITO-medarbejder Søren Have "På vej til grøn transport".

[https://frederiksbergnyt.dk/cms/wp-content/uploads/2021/11/Omstil\\_Frb\\_1\\_2.pdf](https://frederiksbergnyt.dk/cms/wp-content/uploads/2021/11/Omstil_Frb_1_2.pdf)

### **Opfordring fra Ingeniørens Mobility Tech til at bidrage med artikel om trafik og klima**

Kjeld benyttede opfordringen til at skrive en artikel om Københavns kommunes mangelfulde politik på trafikområdet for at opnå kommunens målsætning om CO2-neutralitet i 2025. Afslutningsvis blev kommunens forvaltning og politikere opfordret til at indarbejde IEA's ti forslag på transportområdet til at spare på de fossile brændsler i kommunens egen transportpolitik.

Kjelds artikel med titlen "**København opgiver, at biltrafikken skal bidrage til realisering af klimamålsætningen**" blev rundsendt til politikerne i TMU.

<https://baeredygtigtrafik.dk/koebenhavn-opgiver-at-biltrafikken-skal-bidrage-til-realiserings-af-klimamaalsaetningen/>

IEA's "A 10-point Plan to Cut Oil Use" fra den 13. marts ses her:

<https://www.iea.org/reports/a-10-point-plan-to-cut-oil-use>

De tre partier Enhedslisten, SF og Alternativet fik bragt IEA's 10 forslag på dagsordenen i BR den 7. april, hvor det besluttedes at sende forslagene til udvalgshenvielse i Økonomiudvalget med frist for behandling inden sommerferien.

Kjeld blev inviteret af Alternativets Christina Olumeko til at holde oplæg om forslag til realisering af en bæredygtig trafikpolitik i København for en arbejdsgruppe under Alternativet onsdag den 20. april på Københavns rådhus.

## **Deltagelse i Indre By Lokaludvalg og Miljøpunkt Indre By & Christianshavn**

Kjeld A. Larsen blev som repræsentant for RBT februar 2022 genvalgt som medlem af Indre By Lokaludvalg. På det konstituerende møde den 7. april 2022 blev Bent Lohmann genvalgt som formand for lokaludvalget, og Kjeld påtog sig endnu engang – sammen med en kollega – at varetage opgaven som tovholder for Byudviklingsgruppen, lokaludvalgets største arbejdsgruppe. Kjeld er ligeledes en af lokaludvalgets to repræsentanter i lokaludvalgets Lynetteholmgruppe

Via arbejdet i lokaludvalget opnås en tæt kontakt til Københavns kommunes forvaltninger og til politikerne i de forskellige politiske udvalg. Formelt hører lokaludvalgene under Økonomiforvaltningen, men de fleste kontakter finder sted med forskellige afdelinger af Teknik- og miljøforvaltningen.

Lokaludvalgets medlemmer kan ses og dets mange aktiviteter kan følges på hjemmesiden via linket <https://indrebylokaludvalg.kk.dk/>. Den første store opgave består i at udarbejde en bydelsplan for den kommende fireårs valgperiode. Borgerinddragelse er et væsentligt fundament i lokaludvalgets arbejde, og lokaludvalget gør i den forbindelse ofte brug af sit eget borgerpanel.

Kjeld repræsenterer fortsat RBT som bestyrelsesmedlem i Miljøpunkt Indre By & Christianshavn. Miljøpunktet hører under de to lokaludvalg Indre By og Christianshavn og finansieres af midler fra kommunen og de to lokaludvalg. Ifølge Miljøpunktets arbejdsprogram arbejder bestyrelsen med fire indsatsområder – ren luft, mindre støj, grøn by og mere genbrug. Trafikken er således et af miljøpunktets store arbejdstemaer. Information om aktiviteter og høringsvar fremgår af Miljøpunktets hjemmeside, hvor man ligeledes kan anmode om at komme på listen over modtagere af nyhedsbreve: <https://a21.dk/>

Den største fælles indsats mellem lokaludvalg og miljøpunkt var planlægning af konferencen **”Temaaften om trafik i Indre By 2021 – om konkrete indsatser for at blive CO2-neutral bydel i 2025”**, som blev afholdt i Bethesda den 1. september 2021. Kjeld stod for kontakten til oplægsholdere, heriblandt en række trafikforskere og konkurrerende politikere til overborgmesterposten. Forud for konferencen udsendte lokaludvalget et spørgeskema om trafik til sit borgerpanel.

## **Projekt Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen**



Som repræsentant for RBT har Kjeld deltaget i en **følgegruppe til projektet ”Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen”**. Projektet, som ledes af vicedirektør Carsten Biering Nielsen, har som formål at skabe bedre byrum og reducere trafikken på lokalvejene, men tager ikke sigte på at reducere bydelens gennemkørende trafik på de større veje, tværtimod.

<https://www.kk.dk/dagsordener-og-referater/Teknik-%20og%20Milj%C3%B8udvalget/m%C3%B8de-15032021/referat/punkt-3>

Kjeld har gentagne gange i både følgegruppe og lokaludvalg kritiseret, at projektet ikke samtidig gøres til et klimaprojekt, som rummer tiltag til reduktion af bydelens gennemkørende trafik.

### **Kampen mod etablering af underjordisk p-anlæg under Dantes Plads**

Beboerforeningen for Dantes Plads og nærliggende omgivelser blev oprettet den 5. maj 2020 til varetagelse af beboernes interesse i kampen for at undgå etableringen af et underjordisk p-anlæg under Dantes Plads. Den utrættelige superaktivist Jette Ingerslev blev valgt som formand. Dantes Plads blev i forbindelse med et politisk kludeforlig solgt til den internationale kapitalfond Q-park, som tror fuldt og fast på, at prestigen forbundet med den centrale beliggenhed vil bidrage til at øge virksomhedens indtjening. Skidt være med sårbarhed, miljø og beboernes kamp for at undgå et unødvendigt p-anlæg. I anledning af 700 året for Dantes død indviede kunstneren Jens Galschiøt i samarbejde Danteforeningen den 13. september 2020 en kunstinstitution med den protesterende Dante som centerfigur på pladsen. Kjeld har som repræsentant for RBT og lokaludvalg været i stort set daglig kontakt som støtte for beboergruppen i lang tid forud for beboerforeningens formelle oprettelse.