



Beretning for Rådet for Bæredygtig Trafik 2022-2023

Fremlagt til debat ved 21. generalforsamling d. 27.4. 2023

Ikke verdens nemmeste område

Hvis man beslutter sig for at blive aktiv for bæredygtig trafik, så er det ikke en dans på roser. De fleste kan blive enige om at området fortjener opmærksomhed, men når det drejer sig om positiv handling, så kniber det. Både på den traditionelle politiske arena, men strengt taget også hos den almindelige dansker.

Transporten opfattes som noget meget personligt, og vanerne er svære at påvirke. Årtiers politiske prioriteringer til fordel for mindre bæredygtige transportvalg har afstedkommet omfattende forbrug af biler og fly; og det er ikke let at rykke. Uanset hvor gode argumenter, der findes.

På de store linjer er der en meget massiv politisk blok bakket op af lige så massive lobby-interesser, der vil fastholde status quo, og som helt dominerende hælder til at teknologiske fix vil få transporten grøn i det omfang man anerkender at sektoren skal leve op til klimamålsætningerne. Enkelte brudlinjer i debatten dukker dog op:

- Elementer af infrastrukturplanen (fra 2021 med alle motorvejene og broerne) har mødt massiv lokal modstand, der kombineret med 'energikrise' og knapheder måske kan vippe nogle af projekterne ud.
- Støj fra vejene er så stor en plage, at der er kritiske røster, der måske får skabt fartbegrænsninger både på motorveje i bymæssig bebyggelse og inde i vores byer.
- Flyafgifter (passagerafgifter) tør politikerne nu tale åbent om. Alt for lidt, men man kunne måske godt forestille sig at nogle af pengene herfra kunne bruges til at understøtte alternativer til flyvningen (fx nattog).
- Roadpricing er vækket til live igen. Vi er kritiske, men faktum er, at debat om bilbeskatning og trængsel bør bydes velkommen.

Stor mediebevågenhed om RBT i beretningsåret

Medieomtalen udtrykker i et vist mål, hvad vi har beskæftiget os med. Leif Kajberg har været i InfoMedia databasen og har lavet et udpluk til beretningen:

RBT var i medierne ganske mange andre gange, og vi kommer til orde i både traditionelle debatindlæg i papiraviser og i digitale fagmagasiner og radioindslag. Og vi optræder også i større tema-atikler og features. Vi ser en forskydning mod de fagspecialiserede webmagasiner. Og tematisk samler opmærksomheden sig igen om ikke mindst nattog, flyvning og lufthavnsmodstand og fatale mega-projekter som Lynetteholmen og Kattegat.

RBT's nattogsaktivisme og nattogsengagement blev synliggjort på **Transportnyhederne.dk** den 16.09.2022. Overskriften havde et strejf af berettiget frustration: "Nattogspassagerer ankommer i nattøj - men nattoget ankommer ikke". Baggrund: Lørdag morgen den 17. september skulle det første nattog fra Bruxelles efter planen være kørt ind på Københavns Hovedbanegård. Men nattoget figurerede ikke i køreplanen, eftersom planerne endnu ikke var sat på skinner. Lørdag morgen 17. september skulle det første nattog fra Bruxelles efter planen være kørt ind på Københavns Hovedbanegård. Men nattoget er ikke at finde i køreplanen, for planerne er endnu ikke sat på skinner.

Men det udeblevne nattog blev markeret ved en event på Københavns Hovedbanegård, hvor en flok aktivister mødte op i nattøj med kufferter og bamser for at agere de passagerer, der ikke kom med toget. Eventen var sat i scene af Rådet for Bæredygtig Trafik, og vi fulgte naturligvis op med spørgsmål til en politiker bag den politiske aftale om nattoget fra maj 2021, og vi rettede ved samme lejlighed også søgelyset mod DSB, som blev spurgt om, hvad selskabet gør for at fremme togrejser til udlandet. Der var korte taler ved Tony Bispeskov (DSB), Henning Hyllested (EL), Poul Kattler (RBT). Og naturligvis var der afsyngelse af nattogssangen.

Den 14.09.2022 kom Poul til orde i **Information** sammen med andre NGO-underskrivere i et debatindlæg med overskriften "Nattoget står stadig på drømmenes perron". Budskabet understreges i slutformuleringen: "Vi har brug for en handlingsplan med tilhørende økonomi og brug for, at der bliver fulgt op, så toget rent faktisk fjerner flyvning. Så er spørgsmålet bare: Hvornår afgår toget?"

Og ja, det kan da godt være, at resultaterne på nattogsfronten lod meget tilbage at ønske, og at gennembruddet udeblev, men medierne fik for alvor øje på nattogets potentialer. Nattogsomtalerne og mediernes synliggørelse af nattog som transportform fik et boost, der vil noget, når vi ser tilbage. **Information** bragte fx en udførlig feature den 13.09.2022.

Politikens journalister var også aktive ved tastaturet og greb også nattogstemaet, som blev taget op i flere artikler, bl.a. i [artiklen den 20.05.2022](#): "Vældig skuffende: Nyt nattog gennem Danmark er kun for natteravn". Her er et citat med Pouls udtalelse: "Bestyrelsesmedlem i Rådet for Bæredygtig Trafik Poul Kattler, der også er med i bevægelsen Bevar Nattoget, kalder resultatet for "vældig skuffende".

En anden [artikel i Politiken](#) 18.09.2022 tager fat i visionerne og det mere fremtidsorienterede: Her er vi også nævnt, men det primære fokus er på Back-on-Track, som RBT har en tæt relation til, og denne NGO får udførlig omtale i denne Politiken-feature med overskriften "2.500 nattog skal skære 26 procent af luftfartens CO2-udledning."

Den fine og udførlige beskrivelse af den nystartede daglige togforbindelse mellem Flensborg og Prag i magasinet **Rejser** (Togrejser) med spisevognen inkluderer også udtalelser af Poul Kattler om denne togrejse, der er en af hans absolutte favoritter. Artiklen er dateret 04.01.2023.

Politiken publicerede derudover 20.09.2022 [en artikel om klima og luftfart](#), hvor vi er nævnt.

Og **Politiken** TEMA ENERGI fulgte op den 21.09.2022 med en artikel med overskriften "Tiltag. Ny afgift skal gøre dansk luftfart grøn". Om bl.a. såkaldte "grønne indenrigsfly". Poul

er citeret. Uskrømtet og i et dystert toneleje udtaler han følgende: ” ... regeringens forslag »en ultratynd kop te«. »Det er at sætte kikkerten for det blinde øje. Indenrigstrafikken er en dråbe i havet i forhold til den klimabelastning, som danskernes flyrejser bidrager med«, siger han. Poul Kattler peger på en plan om at udvide lufthavnen, som har regeringens opbakning. »Så går luftrafikken ud og ind af Danmark helt amok. Det er snarere Frankensteins laboratorium end et grønt laboratorium«, siger han.

Den 03.02.2023 videreformidlede **Mobilitywatch** under overskriften ”Trafikforening efterspørger investeringer i nattog” Pouls debatindlæg i [magasinet Klimamonitor](#) om nattog.

Poul, forperson for Rådet for Bæredygtig Trafik, tog i et debatindlæg ”Der er brug for politisk hjælp, hvis nattog skal erstatte flyture” bragt af **Turistmonitor.dk** 13. februar 2023 fat i nattogstemaet: Der er store klimagevinster at hente ved at satse på nattogene, men Danmark sakker bagud. Det er derfor tid til at tage nattogene seriøst som klimavirkemiddel, understreger Poul.

I [Klimamonitors](#) kalender 05.12.2022 nævnes Pouls oplæg om nattog den 13.12.2022: ”En analyse viser, at øget infrastruktur for nattog kan skære op til 3 procent af EU’s samlede udledninger. Poul Kattler, formand for Rådet for Bæredygtig Trafik, holder oplæg om analysen, og hvordan nattog kan bruges smart i EU. Oplægget er arrangeret af IDA Rail”.

Vi er også nævnt i [Jørgen Steen Nielsens artikel i Information](#) den 15.03.2023 med titlen ”Midt i klimakrisen skal Kastrup udbygges for at understøtte flytrafikkens vækst”. De grønne organisationer og naboernes protest mod lufthavnsudvidelsen er et centralt element i artiklen.

Og vi er desuden nævnt i [Jørgen Steen Nielsens artikel i Information](#) den 27.01.2023 med titlen ”Én vej frem i transportsektorens klimaindsats: Rul biltrafikken tilbage”. Med følgende manchete: ”Vejtrafikken dominerer transportsektorens klimabelastning og udleder mere CO2 i dag end i 1990. Hvis sektoren skal bidrage til klimamålene for 2025 og 2030, er det hverken nok med flere elbiler eller bedre kollektiv trafik. Det helt afgørende er at bremse biltrafikkens vækst med pisk, siger trafikforsker. Den nye regerings linje er ukendt”.

Lufthavnsudvidelsen omtales i en historie i [Klimamonitor den 21.03.2023](#); den har overskriften ”Minister udskyder beslutning om lufthavnsudvidelse efter 194 høringsvar”; RBT og modstanden mod lufthavnsudvidelsesprojektet er også nævnt.

Berlingske har beskrevet udvidelsen i en historie den 24.03.2023 med titlen ”Massiv udvidelse af Københavns Lufthavn møder skarp kritik”. Citat herfra: ”Vores bekymring er, at loven ikke har nogen som helst overvejelser om klimabestemmelser,” siger Poul Kattler fra Bevar Jordforbindelsen, der er blandt syv danske miljøorganisationer, der har indsendt høringsvar”.

Lokalpressen – **Dragør Nyt** – var også på pletten og bragte i udgaven den 14.09.2022 en summarisk omtale af Klimacampen i Kongelunden den 17.09.2022. Overskriften var: ”Protest mod udvidelsen af lufthavnen”. Plus en annonce vedr. arrangementet.

Lufthavnsudvidelsen og modstanden mod den (Bevar Jordforbindelsen og CPH uden udvidelse) omtales desuden [i en artikel i Politiken](#) 19.04.2022.

RADIO4 bragte den 08.12.2022 et indslag, der blev annonceret med følgende appetitvækker: "I dag i missionen skal vi med toget. Reporter-Rasmus er taget i Aalborg Lufthavn for at høre hvorfor det er federe at tage flyveren end toget, hvis man skal mod København". Og i studiet havde man besøg af en række togentusiaster, som også talte Poul Kattler.

Kjeld A. Larsen, næstformand i RBT, krydsede i debatindlæg i januar 2023 i mediet **Frederiksbergliv.dk** klinger med rådmand Nikolaj Bøgh om parkeringspladser, parkeringsanlæg og parkeringsnormer på Frederiksberg og lige på den anden side af kommunegrænsen (Nuuks Plads). Kjeld havde et indlæg i bladet den 18.01.2023 med overskriften "Byens fornemste trafikstrøg [Frederiksberg Allé] er totalt domineret af biler".

Jernbaneudbygningen i Danmark og jernbanen mere generelt som transportform i en klimaoptik har naturligvis høj prioritet i RBT's aktivitetsspektrum. Niels Wellendorf fik den 08.09.2022 publiceret et [blogindlæg på ING/](#). Det har overskriften "Jernbaneplanen der blev væk" og adresserer den statslige jernbaneplanlægning og en beklagelig tendens til at "overse" eller gemme udformningen af planer for jernbanen i Danmark væk.

Leif Kajberg, som følger intenst med i lokalbanedriften i Vestjylland og permanent har antennerne ude for at opfange nyheder om Arriva, havde et læserbrev i **Folkebladet Lemvig** 24.10.2022. I indlægget "Selvfølgelig skal tog ikke skrottes til fordel for busser" slår han et slag for Thybanen.

Ivan Lund, som er med både i NOAH-Trafik (trafikkonsulent) og i RBT, følger motorvejsprojekterne intenst og tager jævnligt kraftigt til orde over for både planer, projekter og allerede anlagte veje med alle deres klima- og miljøskadelige effekter. I **Viborg Stifts Folkeblad** den 01.03.2023 griber han i et debatindlæg med overskriften "Det er bekvemt at kræve statsbetalte motorveje for at få udvikling" fat i bl.a. lobbyuvæsenet på vejområdet.

Ivan havde også en kommentar i **ING/MOBILITYTECH** den 16.05.2022. Overskriften var "Lavere hastigheder på vejene er et win-win virkemiddel". [Lavere hastigheder på vejene er et win-win virkemiddel | MobilityTech \(PRO\) \(ing.dk\)](#)

Ivan optræder også, sammen med Poul, i [Ekstrabladet. i Nationen. den 31.01.2023](#) med udtalelser og facts-understøttede udsagn, der afdækker myter og råt for usødet sætter tingene på plads omkring elbiler og fossilbiler m.m. Overskriften er ikke til at tage fejl af: "Klima-Ivan raser mod el-biler". Sådan! Flot foto af Ivan.

Den 07.07.2022 bragte **Information** Hans Henrik Samuelssens [kronik "'Sammenhængskraft' er et buzzword uden reel betydning. Ikke et argument for en motorvejsbro"](#), et meget vigtigt indspark i debatten om Kattegat-uhyret. Hans Henrik har også en tilknytning til RBT.

Hovedstaden og København fylder selvsagt meget i RBT's arbejde, og det afspejles også i mediedækningen. **Magasinet KBH** bragte således en artikel, som konfronterer politikerne og efterlyset en ny og realistisk klimaplan for København. Vores næstformand Kjeld A. Larsen har [skrevet artiklen](#), der indgår i udgaven den 08.09.2022:

Nogle få dage før, i udgaven den 05.09.2022, bragte samme magasin bl.a. en artikel om den nye nordhavnstunnel, i hvilken RBT er nævnt.

Lynetteholmen fylder som nævnt meget, og Kjelds utrættelige og mangesidede indsats her, med overvågning, kritisk analyse og løbende spørgsmål til politikere, embedsværk m.m. bonner også ud i publiceringer, fx [artiklen](#) i *Ingeniøren*, på *ing/* "Analyser bag Lynetteholm er manipuleret" (13.01.2023).

Kjeld skriver bl.a.: "De med projektet forbundne aktiviteter vil medføre en periodevis kumulativ forøgelse af lastbiltrafikken i dele af København, og der vurderes lokalt i perioder at kunne forekomme sandsynlige, væsentlige, kumulative påvirkninger af eksisterende miljøfølsomme områder såsom boliger, døgninstitutioner, skoler og rekreative områder".

Sjællandske Nyheder har bragt en [omtale af konferencen "Fremtidens Øresund"](#) 02.05.2022. DN var arrangør af konferencen og blev støttet af Dansk Sejlunion, NOAH, *Rådet for Bæredygtig Trafik*, Dansk Ornitologisk Forening samt foreningen Stop Lynetteholm. RBT er også nævnt i [Arbejderens referat](#) af samme konference på Christiansborg om fremtidens Øresund den 30.04.2022.

Konferencen om "Fremtidens Øresund" blev også ret udførligt omtalt i **Dagbladet Stevns** den 02.05.2022 under overskriften "Køge Bugt bør inkluderes i en marin nationalpark". Og sørme også i **Boligmagasinet** Tillæg uge 18 2022 på Sydkysten.dk (samme tekst).

Klimamonitors kalender indeholdt den 12.12.2022 omtale af en klimakonference arrangeret af Dansk Industri (DI)
<https://klimamonitor.dk/nyheder/art9117199/Dansk-Industri-holder-klimakonference-%E2%80%93-mens-vigtige-EU-forhandlinger-spidses-til>

Der var også programsat et oplæg om nattog den 13.12.2022: "En analyse viser, at øget infrastruktur for nattog kan skære op til 3 procent af EU's samlede udledninger. Poul Kattler, formand for Rådet for Bæredygtig Trafik, holder oplæg om analysen, og hvordan nattog kan bruges smart i EU. Oplægget er arrangeret af IDA Rail".

John Gade, hverdagscyklist, pensioneret overlæge og aktiv i Cyklistforbundet og i RBT bidrog også til debatten i **Klimamonitor**. Hans [kommentar](#), bragt den 17.03.2022, havde overskriften: "Debat: Lad os mindske vores energiforbrug frem for hovedløst at udbygge PtX".

John [fik også optaget en debatkommentar](#) i **ING/MOBILITYTECH** 21.02.2022 med overskriften "Indfør startafgift for biler som alternativ til roadpricing".

Nogle af RBT-bestyrelsens medlemmer har været ude og holde oplæg, som er blevet forhåndsannonceret og omtalt i bl.a. lokalaviser. Leif Kajberg var således i Vanløse den 27.09.2022 for at bidrage med et oplæg om "bæredygtig kollektiv transport" på Kulturstationen. Mødet var arrangeret af Klimagruppen i Vanløse og Lokaludvalget, og hovedtemaet var ladestandere (**Københavnliv**).

Poul Kattler holdt oplæg i Dansk Magisterforening (DM) medio april 2022 med overskriften "Kan jernbanerne redde europæiske klima-ambitioner?" I forhåndsbeskrivelsen hedder det

bl.a.: ”Oplægget vil være delt mellem en del om transportens klimaaftryk, en del om togenes aktuelle tilstand og en del om hvordan det er at rejse langt med tog anno 2022”. [Pouls slides er tilgængelige på DM's hjemmeside](#).

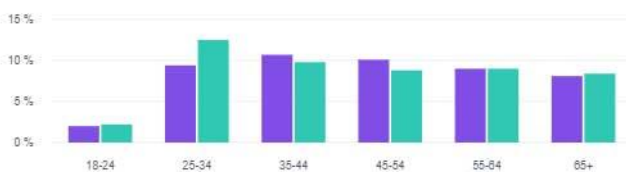
Glemmes må det heller ikke, at nogle grønne NGO'er har deres egne kommunikationskanaler, hvorigennem de spreder budskaberne. NOAH fx, og [her er det elbilsatsningen](#), som kritiseres af vores utrættelige Ivan Lund, der er aktiv både i NOAH-Trafik og i RBT.

Vores egne medier

Hjemmesiden har **dagligt** omkring 100 forskellige besøgende og **månedligt** 6-20.000 sidevisninger, hvilket er på niveau med sidste år. Hjemmesiden er en vigtig del af vores arbejde, og den gør det tilmed lettere for os aktive i RBT at opsøge viden og grafik til de oplæg og de artikler, vi laver i det daglige.

Alder og køn

■ Mænd 49.30%
■ Kvinder 50.70%



Lokation

Byer Lande

Copenhagen	520
Aarhus	38
Frederiksberg	25
Odense	25
Aalborg	23

Vi har en pæn trafik fra Facebook ind til vores hjemmeside, men Googles søgerobot er ikke så flittig til at henvise til hjemmesiden, om end vi naturligvis er søgbar.

Facebook

Der er heldigvis stor aktivitet på RBTs facebookside. Megen saglig debat om en masse emner. Figuren viser hvordan vores 1.250 følgere er sammensat. De er yngre end man kunne tro, og sammensat ligeligt mellem mænd og kvinder.

Vi kan med gode opslag sagtens nå 1.000 personer eller flere.

Vores e-mail nyhedsbrev

Redaktør Leif fik lavet fem e-mail nyhedsbreve i beretningsåret. [Se dem i oversigten her](#). Det har vist sig at rigtig mange nyhedsbreve ikke er kommet ud til modtagerne, hvorfor vi nu også sender nyhedsbrevet ud via forpersonens personlige e-mail. Det forekommer dog stadig som en fordel at have Mailchimp som et sted, der holder styr på abonnenter og en platform for (simpelt) layout.

Organisatorisk

På de helt indre linjer efter sidste generalforsamling d. 27.4. 2022 holdt bestyrelsen otte åbne møder, hver gang både fysisk og med deltagere via Zoom. Alle referater ligger på bestyrelsens google drev.

Bestyrelsen konstituerede sig efter generalforsamlingens valg igen med Poul som forperson, Kjeld som næstformand, Hanne som kasserer og Leif som sekretær.

Vores medlems-mailgruppe

En af vores største aktiver er fortsat 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 kontaktflade 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.

Vores liste registrerer ikke hvor mange mails, der er sendt rundt i gruppen. Det må være i nærheden af 1.000 stk. i beretningsåret.

Foredragsholder virksomhed

I november 2021 etablerede et foredragsholderkatalog, som man kan se på RBT's hjemmeside. Nogle af oplæggene er refereret i pressen (se ovenfor). Poul har desuden holdt oplæg for Radikal Ungdom i Aarhus i marts 2023 og i en møderække "Tendensklog" i Taastrup i september 2022. Kjeld var hos Amager Vest og Amager Øst lokaludvalg den 14. december: Trafik og klima i København – status, fremskrivning og bæredygtig udvikling Og på Gentofte Rådhus den 2. februar: Trafikfremskrivninger i forbindelse med Lynetteholm ang. bilmængde, støjforurening og klimapåvirkning for Gentofte kommune. Også Leif har været af sted (se presseomtalen).

Samarbejde i div. netværk og 92-gruppen

Netværket for bæredygtig transport ([se hvem det er](#)) er stadig en vigtig ressource for os, med månedlige Zoom-møder og et fysisk møde hvert år. Netværket er fortsat ramme for fælles presseindlæg, politiske udmeldinger og møder med politikere og andre. Efter folketingsvalget 2022 har netværket holdt møder med en række nyvalgte transportpolitikere.

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

Især Poul er aktiv i [92-gruppen](#)s klimagruppe. Igen i beretningsåret har det sikret større fokus på transporten. Fx fik vi påvirket 92-gruppens "[akut-pakke](#)" i foråret 2023 til at inddrage vigtige 'her-og-nu' CO2-reduktions muligheder på transportområdet.

Kampagnen med titlen "Stop nye fossile infrastrukturprojekter" fra 2022 er erstattet af et bredere, landsdækkende samarbejde mod klima-, natur- og miljøskadelige anlægsarbejder, som har aktionsdag d. 13. maj 2023.

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!

Politikområderne

Bestyrelsen har ved beretningsårets start efter debatten på generalforsamlingen i 2022 fastlagt et [arbejdsprogram](#), og vi har forsøgt at efterleve dette i årets løb. Men ikke kun holdt os til dette.

Mobilitetsplanlægning og krav om en national mobilitetsplan

RBT har gennem en årrække slået til lyd for, at Folketinget vedtager en national mobilitetsplan, således som vi bl.a. ser det i Norge og Sverige. Tidshorizonten kunne være 10 år, med krav om årlig løbende justering i regi af Folketinget. Udgangspunktet for mobilitetsplanlægningen skal være dobbelt: sammenhængen mellem transportformerne skal sættes i højsædet, samtidig med at antallet af kørte km i bil og transportens CO₂-udslip skal reduceres markant.

Det betyder konkret, at fejlskud som infrastrukturplan 2035 fra 2021 skal skrottes og genforhandles med en mobilitetsplan som grundlag. Infrastrukturplanen har alt for ensidig vægt på vejinfrastruktur til fremme af mere biltrafik. Som udgangspunkt for kritik af infrastrukturplanen kan det være nyttigt at reservere termen trafik til biltrafik, målt som rejste antal km, termen transport til kollektiv trafik, målt i antal transporterede mennesker og gods, og termen mobilitet til et samlet transportforløb, målt som transporterede mennesker og gods i et tidsforløb. I en samlet mobilitetsplan skal vægte lægges på udbygning af den kollektive transport og den samlede mobilitet af mennesker og gods.

Manglen på en samlet mobilitetsplan giver sig også til udtryk, når staten planlægger jernbanernes udvikling, der er præget af en defensiv og uambitiøs holdning.

Modstand mod store vejanlæg, Lynetteholmen, bilbeskatning, elbiler m.m.

Vi har især arbejdet mod vejprojekter til ca. 64 mia. kr. i Infrastrukturaftalen af 28. juni 2021. Disse veje vil både indebære store naturødelæggelser, støjbelægge nye store områder og generelt fremme biltrafikken yderligere. CO₂e belastningen ved anlæg og brug er meget stor.

Vi arbejder også mod andre vejprojekter, som dog ikke er vedtaget, såsom en Kattegatforbindelse og en havnetunnel i København. Se nedenfor.

Vi arbejder endvidere for at få genoprettet bilbeskatningen. Den gennemsnitlige registreringsafgift er f.eks. på få år mere end halveret, hvilket har betydet stor stigning i bilparken og størrelsen af biler.

Vi har kritiseret den massive begunstiggelse af plug-in hybridbiler og elbiler. Vi støtter overgang til elbiler, men vi ønsker primært at man satser på cykler og kollektive transportmidler. Og generelt mindre bilkørsel og lavere hastigheder. Mange partiers ønske om 1 million elbiler i 2030 vil indebære en klimabelastning på omkring 25 mio ton CO₂e ved produktion af biler og batterier. Vel at mærke inden bilerne har kørt en eneste kilometer.

Vi har sammen med NOAH-Trafik [sendt denne opfordring](#) vedr. elbiler m.m til Folketingets partier.

Mange års transportpolitik har massivt støttet biltrafikken med store vejanlæg, billigere biler og manglende forhøjelse af brændstofafgifterne. Benzinafgiften er f.eks. kun 53 øre højere pr. liter end i 2000. Samtidig har man ladet taksterne i den kollektive trafik skyde kraftigt i vejret.

Kampen om Lynetteholmen

Kampen om Lynetteholmprojektet, nu udvidet til Østhavnsprojektet, er blevet skærpet og stadig mere mobiliserende i takt med at periferien bliver færdiggjort, og tidspunktet for jordopfyldningen nærmer sig. Borgesamlingen Lynetteholm, nedsat af By & Havn, fremlagde den 21. februar [en meget kritisk fase 1 delrapport](#).

BR har allerede besluttet, at BR ikke skal behandle borgersamlingens anbefalinger.

RBT arbejder sammen med en række NGO'er i Lynetteholmrådet. RBT har ved Kjeld udarbejdet en række høringssvar og bidraget til et fælles høringssvar fra Lynetteholmrådet.

Se fx vores [høringssvar til Idefasehøring for Østlig Ringvej og for M5Øst](#) – 16. oktober 2022

Høringssvar Ønskes: [Et visionært alternativ til Østhavnsprojektet](#) – 23. december 2022

Lynetteholmrådet: [Høringssvar SMV](#) januar 2023

Bidrag til podcast - iværksat af Klimabevægelsen - om klimakonsekvenser af Lynetteholms infrastrukturdel

Arbejdet for bedre tog hen over den dansk-tyske grænse

Leif har opnået aktindsigt i denne sag, som forekommer helt fastfrosset. Aktindsigten viser at embedsværket optræder som forvirrede høns, der ikke har nogen politisk retning på deres indsats. Vi arbejder for en høring om sagen i Flensborg, gerne inden sommerferien 2023. [Aktindsigten er gengivet i redigeret stand her](#), og er tilmed oversat til tysk i vores bestræbelser på at inddrage parter syd for grænsen.

Jernbanernes tilstand

Jernbaner er noget der konstant diskuteres i Rådet, ikke mindst via en meget livlig mailudveksling. Nogle gange måske lige lovlig livlig, så flere står af, og ikke kan følge med. Der har derfor også været foreslået en særlig mailliste samt særskilte møder om netop jernbaner og hvilke muligheder der er for at udvikle jernbanen i Danmark, så den får en mere fremtrædende plads, som det er tilfældet i de fleste andre lande omkring os.

Der er under alle omstændigheder brug for at støtte op om jernbanen og sikre at de trods alt mange gode projekter, der er, bliver gennemført. Og gerne gennemfør hurtigere end pt. planlagt.

Desværre er jernbanen oppe mod nogle af sine egne, ellers gode, projekter. Ikke mindst udskiftningen af signalsystemet i hele Danmark har vist sig at være direkte ødelæggende for alle andre projekter, da intet kan laves før de enkelte strækninger har fået det nye signalsystem. F.eks. kan man endnu ikke køre med elektriske tog mellem Roskilde og Holbæk, selvom strækningen forlængst har fået sat køreledninger op. Det må vente til engang næste år, hvor det nye signalsystem kommer dertil. Det samme med det manglende dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg, der først kan laves efter 2030.

Elektrificeringen af jernbanenettet blev med Infrastrukturplanen forrige år sat tilbage, da man udtog strækningerne Vejle-Struer og Aalborg-Frederikshavn/Hirtshals, for at køre med batteritog. Det går ud over både direkte landsdelstog og godstrafikken. For landsdeltrafikken arbejdes der på en løsning med tog, der både kan køre med strøm fra køreledning og fra

batteri. Men for godstrafikken findes der endnu ikke andre løsninger end at fortsætte med at skifte til gamle diesellokomotiver.

Der har manglet en plan for jernbanen siden Trafikstyrelsens forslag til Trafikplan for den statslige jernbane blev lagt i graven af tidligere transportminister Ole Birk Olsen i 2018. Dengang havde vi fra Rådets side ellers bidraget med et fyldigt [høringssvar](#). Nu er der langt om længe kommet et nyt forslag i høring, som vi er ved at udarbejde et høringssvar til. Desværre er den nye plan stort set blottet for visioner og er aldeles uambitiøs for jernbanen. Således oplister den reelt blot de projekter der er med i Infrastrukturplan 2035, og forholder sig kun ganske forsigtigt til hvad de kan gøre for jernbanen. Således viser de få prognoser i planen alene minimale stigninger, nogle steder endog fald i passagertallene. Noget der må kunne få folk til at miste troen på, at det kan betale sig at investere i jernbanen. Men det er måske også hensigten med planen?

Men det, at lave særskilte planer for jernbaner og veje, i stedet for at lave en samlet mobilitetsplan er også en dårlig ting. Det gør, at man planlægger i siloer uden at se på hvordan transportformerne kan tænkes at supplere hinanden, og ofte således, at man kan løse transporten bedre med jernbane end med stadige vejbygninger.

Til alt held, er der andre end Rådet, der kæmper for at udvikle jernbanen, herunder ikke mindst Ingeniørforeningen, der ved dets jernbanetekniske fagselskab IDA Rail har deltaget i debatten i de senere år.

Bidrag til årsberetningen vedrørende Arriva (Thybanen)

Vi følger i RBT løbende med i uregelmæssighederne hos Arriva i Jylland, ikke mindst på Thybanen, om de stakkels togbrugere, der i 2022 måtte tage til takke med forlænget togbuskørsel over Oddesundbroen. Og den velkendte upålidelighed i togafviklingen fra Arrivas side. Og udviklingen på Svendborgbanen, hvor Arriva er operatør.

For det er ubærligt, det som jobpendlere, skoleelever og andre rejsende har måttet lægge ryg til. Og det er fuldt forståeligt, at tålmodigheden hos de thyboer, som stadig holder ved, er slidt ned til sokkeholderne. Frustrationen hos de togrejsende i Thy fik sig et kraftigt boost som følge af Arrivas upålidelige togdrift, indfasningen af nyt signalsystem og mange ugers togbuskaos afledt af den langtrukne skinneudskiftning på Oddesundbroen. Her skred tidsplanen simpelt hen. Men det er samtidig vigtigt at se ud over de dagsaktuelle dårligdomme. Thy og Thisted skal ikke hægtes af og isoleres, men kobles på fremtidens togbetjening. Og et fremtidsscenario for Thybanen bør inkludere gode men desværre forsvundne ting fra fortiden: IC-tog og lyntog, så man kan komme helt til København med toget uden skift undervejs. Desværre er det nok nat med sådanne gennemgående forbindelser fra 2027, for her tages de dieseldrevne DSB-tog efter planen ud af drift. Men måske kunne indsættelse af batteridrevne tog på den såkaldt skæve eller skrå bane, der ikke er elektrificeret, være en mulighed. Transportminister Thomas Danielsen har på det seneste luftet denne mulighed.

Nedlukningen af Thybanen var annonceret til at vare i mindst 14 uger. Fra starten af maj 2022 blev der lukket for al togtrafik mellem Thisted og Struer da Banedanmark skulle i gang med at udskifte sveller og skinner på Oddesundbroen. Det er helt klart problematisk med så lang en nedlukningsperiode på Thybanen – og vel også på andre strækninger – 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. Desværre blev tidsplanen ikke overholdt, lukningen af banen trak ud og kom til at vare længere end oprindeligt udmeldt. Og i parallelt med forlængelsen af nedlukningsperioden voksede frustrationen hos togbrugerne. Lokalpressen og regionalt TV var flittigt til at viderefremme hovedrysten og ærgrelsesudbrud fra jobpendlere. Det er selvfølgelig vigtigt at fremhæve, at Arriva ikke skal lastes for denne forlængede nedlukning af strækningen til Thisted. Da det drejer sig om vedligeholdelsesarbejder, er det jo Banedanmarks bord. At Arriva så er blevet hængt ud for sine aflysninger og forsinkelser og har måttet forklare sig, mens der kørte tog til og fra Thisted, er anden sag.

Men Arriva kludrede også i det med togbuskørslen under renoveringsarbejdet ved at lave om på køreplanerne. Det fremgik af [et indslag i regionalt TV](#).

Det er samtidig en tonsende klar illustration af, hvordan kunder og passagerer lades i stikken, når man ikke kan finde ud af at samarbejde og samkøre helt lavpraktisk. Og der var også [kapacitetsproblemer i forbindelse med togbuskørslen](#).

Arrivas togdrift på Thybanen blev, efter afslutningen på renoveringsarbejdet på Oddesundbroen, genoptaget et godt stykke inde i november 2022 (21.11.2022), og så troede mange måske, at man kunne påregne pålidelig togdrift. Men nej, mandag den 21. november startede med Arriva-aflysninger på klassisk manér: Tog 5509 mellem Struer og Thisted 06:06 blev aflyst, og det samme blev tog 5508 mellem Thisted og Struer 07:42. Vi blev således slået tilbage til start, idet Arriva lagde ud med for få køreklare tog og lokomotivførere og aflyste de dimensionerende afgangene i myldretiden. [Se omtalen](#).

Medio februar 2023 fik vi via medierne besked om, at Arrivas elendige togbetjening af Thybanen ville [ende på Trafikministeriets bord](#).

Men desværre er chancerne for, at problemet tages seriøst nok ikke store, så Arriva har formentlig klaret frisag endnu engang.

Da Arriva fortsat ikke kunne levere varen, blev der taget initiativ til at oprette en Facebook-gruppe, "Togløse Thyholm". For alt var jo ved det gamle, fuldstændig som for et år siden (2021); bortforklaringer og undskyldende udsagn; man hælder vand ud af ørerne og kommer med forsikringer om, at det nok skal blive bedre med driften.

Der har også i perioder været driftsmæssig turbulens med aflysninger på Svendborgbanen. Så derfor har vi 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 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. På dette punkt har vi fået ny værdifuld videnstilførsel og gode synspunktmarkeringer fra Bjarne Nielsen, der er ny i RBT. Bjarne Nielsen kan trække på viden fra sin fortid som DSB-ansat, han har bl.a. været trafikleder i Struer. Noget af det, der kan diskuteres, og som Bjarne RBT-internt har ytret sig om, er de krav, man fra ministerielt hold kan stille til køreplansbetjeningen ved udliciteringer. Og planlægningsansvaret i forbindelse med

køreplaner og togbetjening samt placeringen af dette hos private operatører inden for togsektoren. Og for den private togoperatør er overskuddet selvsagt en vigtig størrelse. Indtjeningshensynet kan således ikke ignoreres. Alt vindes her på at satse på et billigt materielomløb (Arriva har fx de seneste år haft store problemer med håndteringen af sit materiel af Desiro-typen, overtaget fra DSB) og på køre så stramt som muligt ved anvendelsen af togsæt og personale. I denne optik, set med Arriva-øjne, gælder det derfor løbende om at vurdere, om det er billigere at aflyse flere tog end at opretholde en større driftsreserve. Altså stik imod den driftspolitik inden for jernbanerne, vi på RBT-studierejsen til Schweiz i 2019 blev gjort opmærksom på (med driftsklare reservetog). Og i dag ejes Arriva af en kapitalfond; selskabet er ikke længere en såkaldt *Bahntochter* under Deutsche Bahn (DB). Der er både med afsæt i fortiden og Arrivas problemfyldte og nogle gange udskældte entré på den danske jernbanescene i nulserne, og når det kommer til operatøransvaret for dele af fremtidens danske togdrift, nogle vigtige principdiskussioner, som kunne føres i RBT, men også mere generelt. Altså i Folketingets transportudvalg.

Køreplanstilblivelse og køreplanstilpasninger må være et nøglebegreb i disse diskussioner. Måske er der behov for et opgør med den praksis, at staten blot køber togtrafik i metermål med abstrakte tal om antal tog og antal stop på standsningssteder. Der skal meget mere til for at sikre en køreplan, som imødekommer de mange pendlere, studerende og elevs transportbehov, og som giver flere rejsende inden for den kollektive trafik. Og som gør det attraktivt (den nyligt igangsatte køreplan på "Lille Syd" med tidsbesparelser for togrejsende fra fx Haslev kunne måske være et løsevet illustrativt eksempel her) for bilister at skifte til tog.

Vi bør derfor argumentere og gå i brechen for en samlet overordnet planlægning af den kollektive trafik. Fx i form af en central planlæggende og koordinerende instans i Transportministeriet/Trafikstyrelsen, der kan medvirke til at få tog- og busselskaber til at spille bedre sammen. Og her ser vi konturerne af en *mobilitetsstyrelse*, hvis opgave det vil være at levere de gode idéer til trafikudbuddet i fremtiden og i form af en national mobilitetsplan.

Måske en opgave for RBT at formulere et sådant krav i et gennearbejdet udspil.

Samtidig bør vi stå principielt fast på – og det kunne indgå i et sådant udspil – at udbud af togtrafik ikke må give mulighed for – for en togoperatør – at optimere driftsplanlægning med lavest mulige driftsomkostninger, hvis det medfører fald i passagertal.

Situationen omkring letbanerne i Danmark

Letbaneudviklingen i Danmark står noget i stampe i disse år. Således er der endnu ikke truffet beslutning om de kommende etaper af letbanerne i Aarhus og Odense. Tværtimod er der stadig stærke kræfter, der taler imod disse etaper, ikke mindst fordi de reelt ikke ønsker at investere i den kollektive trafik.

I Aarhus har man således allerede droppet den korte etape ud til Østhavnen, hvor der ellers er etableret en bred boulevard til netop letbanen. Man påstår at det vil give et kompliceret kryds ved afgrening, men der er mange alternative udformninger, man ikke har ønsket at se på. Og så har Favrskov Kommune besluttet ikke at ville have letbanen fra Lisbjerg forlænget til Hinnerup. Den vil dog formentlig på et tidspunkt blive forlænget et lille stykke indenfor Aarhus Kommune til en parker og rejs plads ved krydsningen med E45.

I Odense synes der stadig at være flertal for etape 2 ud mod Seden via Vollsmose, mens den sydlige gren af etape 2 nok kun bliver et vendespor lige efter afgang fra etape 1. Men der er samtidig store problemer med skinnestøj fra letbanen, der medfører jævnlige klager. Og der er tilsyneladende ingen løsninger på problemet lige foreløbig. Hvilket styrker modstanderne af letbaner.

I København er modstanden mod letbanen i Ring 3 efterhånden ved at dø ud efterhånden som folk kan se at letbanen bliver mere og mere færdig. Og skinnelægningen er påbegyndt mange steder. Den meget langvarige omlægning af ledninger og kloaker forud for selve letbanearbejdet bør nok i fremtiden kunne minimere, da det er noget, der har taget alt for lang tid, og generet mange borgerer langs strækningen.

Forslag om letbaner i selve København er fremsat af såvel foreningen Letbaner.dk og fra Rådet selv. Senest i oktober i forbindelse med afgivelse af [høringssvar](#) om en metrolinje til Lynetteholmen.

Region Hovedstaden igangsatte for en del år siden analyser af letbaner i København, både en afgang fra Ring 3 letbanen via Gladsaxe og Rødovre til Avedøre Holme og en forbindelse fra Gladsaxe til København som en tilslutning til Københavns Kommunes forslag om letbane ad Frederikssundsvej. Dette arbejde er tilsyneladende lagt helt til side nu. Den første linje undersøges nu i stedet som en BRT (Bus Rapid Transit) sammen med en tilsvarende busløsning ad Ring 4.

Der er brug for at støtte foreningen Letbaner.dk's arbejde med at få letbaner på agendaen i København igen.

Arbejdet med internationale tog

Samarbejdet i Back-on-Track har fortsat, og det førte til [en lille aktion i september måned](#) (omtalt i presselisten ovenfor) på Hovedbanegården, hvor vi gav udtryk for at vi savnede det lovede nattog til Bruxelles. Back-on-Track.eu havde nogenlunde samtidig dokumenteret hvor stor en [positiv effekt](#) omfattende brug af nattog i Europa kan få.

EU-Kommissionen har endnu ikke formået at fremlægge praktiske løsninger for at støtte de europæiske tog. Den lange ventetid skyldes nok tunge forhandlinger om afgifter på luftfarten, men ventetid er det sidste vi har brug for, når der inderligt mangler nattogsvogne at køre med, er brug for prioriteringer for nattog på skinner og på banegårde, og brug for at fjerne moms på international, langdistance togtrafik.

Bestyrelsen for Rådet for Bæredygtig Trafik drøftede i efteråret hvordan vi kunne komme videre i denne sag. Vi besluttede at iværksætte et projekt for at gøre det lettere for danskere at rejse internationalt med tog. I starten af 2023 fik vi positive tilsagn fra vigtige nøglespillere i den danske tog- og passager branche og omkring 1. april kunne vi formelt sætte gang i projektet, der nu har fået en styregruppe (RBT-bestyrelsen) og en arbejdsgruppe af RBT-aktive, men også med støtte udefra. Projektet skal forsøge at barsele ved årsskiftet 2023/24 med en web-baseret, neutral og bredt anerkendt vejledningsportal for rejsende, der vil forsøge at tage toget i stedet for at flyve.

Modstanden mod udbygningen af Kastrup Lufthavn og spørgsmålet om flyvning og klima mv.

Vi havde forventet at der inden sommerferien 2022 ville blive fremlagt lovforslag for en udbygning af Københavns Lufthavn. Men da de Radikale trak tæppet væk under den socialdemokratiske mindretalsregering, så ønskede Socialdemokraterne ikke at gå til valg med lufthavnsudbygningen som politisk mærkesag. Med en bred (og sort) politisk aftale bag sig fra julen 2021 så kom lovforslaget således først i starten af 2023, og såvel loven med bemærkninger som en såkaldt miljørapport har været fremlagt og har fået høringssvar, hvor RBT har ydet kritiske bidrag.

Især miljørapporten (inkl. klimaeffekter af udbygningen) udmærkede sig som noget makværk, og gav anledning til at ministeren hårdt presset af en journalist fra Berlingske (med Poul som baggrundsperson) [besluttede at udskyde lovbehandlingen](#) til efter sommerferien. Spændende er selvfølgelig hvordan ministeren har tænkt sig at rette op på miseren? Vil man indrømme skadevirkningerne ved udbygningen?

Indtil videre er modstanden mod lufthavnsudbygningen kommet godt ud i offentligheden, og måske kan [en demonstration lørdag d. 13. maj](#) kl. 14.30 bidrage til den folkelige modstand mod dette alle tiders mest klimaskadelige projekt? I al fald er luftfarten den tungeste og mest klimabelastende del af transporten fordi hver enkelt flyrejse er så klimaskadelig; vi danske flyver i gennemsnit seks gange om året (enkelt-ture) og vi flyver i gns. 2.200 km per tur.

København og Frederiksberg samt deltagelse i Indre By Lokaludvalg og Miljøpunkt Indre By & Christianshavn

København

RBT har sædvanen tro afholdt møde med udvalgte politikere i Teknik- og miljøudvalget med det formål at drøfte og komme med forslag til bæredygtig transportpolitik. Efter kommunalvalget i 2019 udgjorde de grønne partier EL, Alternativet, SF og RV et flertal på 6 over for de bilglade partier S, K og V på 5 medlemmer. Det skabte grobund for optimisme, som nu – desværre -er gjort til skamme. Både SF og RV er vendt på en tallerken og går nu stærkt ind for en havnetunnel og Lynetteholmprojektet. Så det grønne flertal er nu blevet til en opposition på 4 medlemmer over for en bilfremmende majoritet på 7 medlemmer.

I forbindelse med politikernes erkendelse af sammenbruddet for kommunens klimaplan om CO2-neutralitet i 2025 som resultat af den manglende indsats på transportområdet skrev Kjeld [en artikel](#) til Magasinet KBH: Politikere i København: det er på tide at formulere en ny og realistisk klimaplan, Magasinet KBH 8. september 2022.

I forbindelse med fremlæggelsen af rapport om etablering af Den Grønne Boulevard anmodede RBT arkitekt Jan Koed om et oplæg 13. marts 2023 om dette nye biltrafikgenererende trafikprojekt i København. [Se uddrag fra hans oplæg](#): Den Grønne Boulevard – en måde at bevare bildominansen på.

Frederiksberg

Et af Kjelds bidrag til debatten om omstilling af trafikken i Frederiksberg kommune i bæredygtig retning var høringssvaret:

Tvivlsom grøn omstilling på Frederiksberg – Kommentar til høring om Grøn omstilling Frederiksberg – 1. juli 2022

<https://baeredygtigtrafik.dk/tvivlsom-groen-omstilling-paa-frederiksberg/>