



## Beretning for Rådet for Bæredygtig Trafik 2022-2023

Fremlagt til debat ved 22. generalforsamling d. 30.4. 2024

### Indledning

Når man som aktiv i RBT følger debatten om - og lægger sit frivillige arbejde for sagen om bæredygtig trafik, så leverer virkeligheden ikke de store belønninger for indsatsen. Den massive politiske opslutning om mere bil- og flytrafik er tydelig, og politiske aftaler trumfes igennem høringer og processer, hvor klima, miljø og borgerinddragelse ikke tillægges stor betydning, om nogen overhovedet.

Transporten er som sektor i selskab med landbruget den største CO<sub>2</sub>e-udleder i dette land og i øvrigt globalt. Mens der lige nu føres forhandlinger om CO<sub>2</sub>e-beskatning af landbruget, kniber det for transporten. Her er der en vældig tiltro til tekniske løsninger og til udflagning af CO<sub>2</sub>e-udledninger, så transporten fortsat kan øges, uden at der er klare løsninger på sektorens udledninger. Dertil kommer sektorens bidrag til andre eksternaliteter som støj og partikelforurening. Og bidrag til at gøre byerne pressede af flere kørende og parkerede biler. Vejanlæg fylder mere og mere, på trods af at Danmark velsagtens har de fleste og fineste veje målt per indbygger.

Der skal lyde en stor tak for det engagement og hjerteblood som RBT's medlemmer og bestyrelse har ydet i beretningsårets løb. Det har sandelig ikke været en tur i medvind, som denne beretning da også bevidner.

### Udvalgte Infomedia-omtaler i beretningsåret

RBT var i medierne ganske mange andre gange, og vi kommer til orde i både traditionelle debatindlæg i papiraviser og dissers specialtillæg og i digitale fagmagasiner og radioindslag. Og vi optræder også i større tema-atikler og features. Vi ser stadig 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 motorvej i Egholmlinjen.

### Kollektiv trafik

Det vil være naturligt at starte med det helt overordnede og for os vitale tema: Den kollektive trafik, dens ve og vel, og de politiske vinde, som blæser her, desværre ofte til stor frustration og ærgrelse i vores lejr.

Meget sigende er overskriften på et debatindlæg af RBT-forperson Poul Kattler "KOLLEKTIV TRAFIK: Regeringen blæser på den kollektive trafik" 26. januar 2024 i **Politiken** Sektion 2 (Kultur). Poul rammer hovedet på sømmet flere steder i teksten. Her er et citat: "Ved at lade regionerne i stikken økonomisk mens omkostningerne stiger, har de regionale trafiksselskaber ikke andre muligheder end at prøve at få enderne til at hænge sammen med højere priser og færre busser". Og ét til: "Resultaterne er aldeles forudsigelige: mindre offentlig transport, dårligere mobilitet, flere vil købe egen bil og udlede mere CO2, og huspriserne vil falde i de landsbyer, der får forringet deres kollektive trafik".

"15 organisationer: Regeringen kører den forkerte vej ved at lukke passagerernes stemme" det er overskriften på en debatkommentar på **Altinget Transport** bragt 12. oktober 2023. Citat: "Mobilitet er en forudsætning for at skabe et land i bedre geografisk balance, hvilket er en central ambition i regeringsgrundlaget. Derfor trækker det i den helt forkerte retning, når regeringen lægger op til at lukke Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk, skriver 15 organisationer". RBT er også med i denne kreds af organisationer. Altinget.dk

<https://www.alinget.dk/transport/artikel/15-organisationer-regeringen-koerer-den-forkerte-vej-ved-at-lukke-passagerernes-stemme>

"Det kollektive trafikssystem er blevet udsultet gennem årtier: Vi skal ville den kollektive trafik, hvis det skal batte noget som helst". Sådan lyder overskriften på et debatindlæg den 2. august 2023 i **Viborg-folkeblad.dk** med Karin Bang som indsender. Hun indleder med følgende konstatering:

"Kristian Wesenberg Andersen skriver i sin leder i Viborg Stifts Folkeblad den 31. juli, at den offentlige transport er på vej ind i en dødsspiral. Det har den desværre været meget længe, for som flere organisationer, Rådet for Bæredygtig Trafik, NOAH Trafik, Klimabevægelsen, Cyklistforbundet og Jyder Mod Overflødige Motorveje, påpegede over for Folketingets Transportudvalg allerede i juni 2021, har det været vejenes og dermed bilernes tur siden 1936".

<https://viborg-folkeblad.dk/debat/det-kollektive-trafiksystem-er-blevet-udsultet-gennem-aartier-vi-skal-ville-den-kollektive-trafik-hvis-det-skal-batte-noget-som-helst>

Vi er i RBT ikke vilde med metroen, vi vil meget hellere have letbaner. Det udtrykkes klart i et indslag den 20. August 2023 på **DR.dk**: "Halvtomme tog til 25 milliarder: Metro har langt færre passagerer end forventet". Citat: "Hos Rådet for Bæredygtig Trafik giver det bekymrede panderynker, at passagertallet i Cityringen ikke lever op til forventningerne, samtidig med at der er planer om at udvide metronettet med en ny M5-linje". Og Poul er klar i mælet i den efterfølgende passage: "Man burde også satse på andre måder at forbedre den kollektive trafik på. Det kunne eksempelvis

være ved at bygge letbaner, der er mere tilgængelige og kan have flere stop end metroen, siger Poul Kattler, der er formand for Rådet for Bæredygtig Trafik”.

<https://www.dr.dk/nyheder/regionale/hovedstadsomraadet/halvtomme-tog-til-25-milliarder-metro-har-langt-faerre>

Og udmeldingen går igen i indslaget i **DR P1 Radioavisen** 20.08.2023 09:00: ”Politikerne skal genoverveje, om de virkelig skal blive ved med at bygge mere metro”.

**DR4 København Nyheder** 20.08.2023 10:30: ”Politikerne skal genoverveje, om de skal blive ved med at bygge mere metro. (Dette er et uddrag)

”Politikerne skal genoverveje, om de skal blive ved med at bygge mere metro. Sådan lyder det fra Rådet for Bæredygtig Trafik”.

## Nattog

RBT’s nattogsaktivisme og nattogsengagement blev i det forgangne beretningsår synliggjort i flere artikler og indslag.

Der blev således bragt en nyhed den 07.09.2023 med overskriften ”Millionpulje til nattog står urørt på tredje år. På mediet **Mobility Watch**.

<https://mobilitywatch.dk/nyheder/persontransport/article16413716.ece>

Desværre er der ikke adgang, man kan ikke se, om og hvordan RBT er nævnt, men nævnt er vi helt sikkert.

Samme nyhed (”Millioner til nattog samler støv på tredje år”) blev viderebragt på **Altinget Transport** den 8. september 2023, og her citeres Poul for udtalelsen: ”Det er en falliterklæring”. Og Poul præsenteres som ”aktiv nattogsforkæmper i organisationen Bevar Nattoget”. Og Poul kommer endnu engang til ord: ”Hvis Danmark for alvor vil fremme nattoget, kræver det dog nok større beløb end de fem millioner om året, som politikerne har sat af, vurderer den jernbanebegejstrede formand i Rådet for Bæredygtig Trafik, Poul Kattler”.

I mediet **Webkilde, Check-in.dk Nyt om luftfart** finder vi en historie med overskriften ”Vil demonstrere mod udbygningen af CPH” 08.05.2023. Demoen finder sted 13. maj. Citat: ”Utilfredshed med et nyt lovforslag har fået flere foreninger til at ville demonstrere ved Københavns Lufthavn lørdag. Demonstranterne er altid velkomne til at udtrykke deres holdning, siger CPH”. Ja, det manglede da bare, kunne man sige. Ikke adgang, låst.

Feature i Politiken: Det siger eksperterne: ”De nye nattog er en gamechanger”,

31. december 2023 **Politiken** Sektion 3 (REJSER).

"Hvilken betydning får de nye nattog, som ÖBB netop har sendt på skinner? Poul Kattler er en af de adspurgte eksperter, og han slår fast, at de nye nattog er en gamechanger". Poul's udtalelse bringes med overskriften "Et alternativ til flyvning". Det siger eksperterne: "De nye nattog er en gamechanger". Samme overskrift på en artikel i **Politiken** den 4. januar:

<https://politiken.dk/rejser/togrejser/art9669157/%C2%BBDe-nye-nattog-er-en-gamechanger%C2%AB>

### Den grænseoverskridende togdrift

Og vejen blev også lagt forbi den grænseoverskridende togdrift, togforbindelserne mellem Danmark og Tyskland, som er en af prioriteterne i RBT's arbejde. Det tyske mindretals magasin **Nordschleswiger.dk** bragte den 17.06.2023 en omtale med overskriften "Hamborg-København tog vil for fremtiden få standsning i Slesvig". Citat: "Die Vereinigung "Rat für Nachhaltigen Verkehr" (Rådet for Bæredygtig Trafik) freut sich über die zusätzliche Haltestelle ebenso wie über die deutlich erhöhte Kapazität auf der Strecke zwischen Hamburg und Kopenhagen. Anstatt der bisherigen 280 Sitze stehen den Passagieren nun etwa 470 Plätze zur Verfügung. Zudem wird die etwa 450 Kilometer lange Strecke in Zukunft mit einer elektrischen statt einer Diesellokomotive befahren, die auf der deutschen Seite zu 100 Prozent mit grüner Energie betrieben wird".

Og historien viderebringes tillige af **JydskeVestkysten Tønder** Sektion 2 (Tønder) 20. juni 2023. Under overskriften "Nye tog mellem København og Hamborg tager et stop i Sydslesvig". Citat: "Nyheden om de flere pladser og den grønnere forbindelse mellem København og Hamborg glæder foreningen Rådet for Bæredygtig Trafik. For at fejre tiltagene arrangerede foreningen lørdag en event, hvor foreningen tog med den første afgang med de nye IC1-vogne fra København til Padborg.

-Toget var helt fyldt, og netop antallet af pladser er den ene gode grund til at fejre det. Den anden gode grund er, at togene nu kører med elektrisk lokomotiv.

Det gør turen langt mere klimavenlig end med hidtidige IC3-tog med diesel, siger formand Poul Kattler" [der skal stå Kattler!].

Og samme historie optræder i **JV digital udgave** den 19. juni 2023:

<https://jv.dk/nordtyskland/paa-groen-stroem-nye-toge-mellem-koebenhavn-og-hamborg-tage-r-et-stop-i-sydslesvig> Med flot billede af Vectron lokomotiv i front, foran togstammen, og med aktivister med bannere og skilte med paroler lige ved siden af, på perronen. Også **Flensborg Avis** knytter an til temaet: "Toge mellem Hamborg og København stopper fremover i Slesvig" bragt den 19. juni 2023. "Nyheden om de flere pladser og den grønnere forbindelse mellem København og Hamborg glæder foreningen Rådet for Bæredygtig Trafik". Og også Stefan Seidler, der er forbundsmedlem for SSW glæder sig. "Det er gode nyheder for grænseregionen". Men helt tilfredse er vi nu ikke. RBT-sekretær Leif Kajberg skriver således i en kommentar til en artikel i

samme avis, i **Flensborg Avis**, 27. juli 2023 ("Længere rejsetider: dansk-tysk togtrafik i bakgear"): "De tyske togsæt (på Linje RE 7), der nævnes i artiklen, skal selvfølgelig ikke bare stoppe og vende i Tinglev. Det er for pauvert, der er simpelt hen ikke musik nok i sådant et forslag. Det er kun en nødløsning.

Nej, togene sydfra skal køre helt op til det centrale danske jernbaneknudepunkt Fredericia, hvis det virkelig skal batte noget. Vi ville fra Rådet for Bæredygtig Trafiks side rigtig gerne have fælles fodslag blandt parterne i denne vigtige sag. Og vi synes ikke, at SSW skal lade sig nøje med Tinglev som ny skiftestation.

Det er simpelt hen ikke ambitiøst nok".

### **Motorveje og skadelige vejprojekter**

Den 24. august 2023 bragte **Nordvestnyt Holbæk/Odsherred** Sektion 1 en historie om Kalundborgmotorvejen med overskriften "Udsigt til voldsom trafik".

Der gøres heri opmærksom på, at beboerne i Bjergsted frygter voldsomt stigende trafik gennem deres lille lokalsamfund, hvis Vejdirektoratets udkast til anlægslov for motorvejen til Kalundborg blåstemples endeligt i Folketinget i oktober. Og NOAH Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik nævnes. De to NGO'er peger i deres høringssvar på, "at processen bag det udsendte forslag til anlægslov mildt sagt har været forceret og udemokratisk".

Organisationerne mener, hedder det videre, "at en motorvej mellem Regstrup og Kalundborg er unødvendig og dybt skadelig for miljø, natur og klima".

Og så rykker vi nordpå, til Aalborg og nordenfjords. John Gade, hverdagscyklist og overlæge og bestyrelsesmedlem i RBT fik 12. februar 2024 optaget en debattekst i **Nordjyske.dk** med følgende opråb: "Drop forbindelsen. Giv i stedet aalborgensere en kontant præmie for at krydse fjorden på cykel". Og med følgende indledning: "Kære Transportudvalg, transportudvalgsformand og transportminister. Transportministeriet har fremsat Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Den vil du snart komme til at tage stilling til. De samfundsøkonomiske beregninger hviler imidlertid på en række tvivlsomme forudsætninger. Og det uddyber John i det følgende. Og han præsenterer sit forslag om "at belønne cyklister, der i myldretiden på hverdage - og kun myldretiden - krydser Limfjorden, med 40 skattefri kr. hver vej, og at staten samtidig bygger ikke én (som Aalborg planlægger) men 2 ekstra, højklassede og overdækkede cykelstier med ligeledes højklasset (dvs. niveaufri kryds) og gerne overdækket sti-tilslutning 1-2 km på hver side". En trængselsafgift indgår også.

Leif, RBT havde et indlæg i **Gladsaxebladet** den 24.05.2023 om motorvejsudvidelser.

### **Parkeringspladser**

Parkeringspladstemaet blev bl.a. taget op i Debat Altinget Transport den 4. oktober 2023. Overskriften var: "Biler og deres parkeringspladser æder pladsen i vores byer". Og Debatkommentaren indledtes med følgende manchete med kommentarens hovedbudskab: Vi foreslår, at større parkeringsarealer ved supermarkeder, indkøbscentre og lignende, som er uden p-afgift, skal koste 10-20 kroner, som

opkræves via et kamera, når man kører ind, skriver John Gade og Knud Anker Iversen". John og Knud Anker er begge aktive i RBT. Men de to RBT-folks udmelding fremkaldte en replik fra Torben Lund Kudsk, FDM 13. oktober 2023 med følgende overskrift: "Provenu fra betalingsparkering skal ikke afholde kommunernes øvrige udgifter. Og også på Altinget Transport. Citat: " Parkering er ligesom skoler og daginstitutioner en del af byens infrastruktur og helt nødvendig. Derfor bør provenuet fra betalingsparkering gå til mere og bedre parkering, og ikke til at afholde kommunernes øvrige udgifter, skriver Torben Lund Kudsk i et svar til Rådet for Bæredygtig Trafik". Den kunne vi så tygge på, men denne respons fra en gammel kending får os kun til at forfægte vores synspunkt på bilparkering endnu mere stædigt.

### Lynetteholmen

I magasinet **Bygtek.dk** finder vi den 12. maj 2023 en artikel med titlen "Lynetteholm kan blokere for vand til Østersøen". Her nævnes Lynetteholm Rådet, der er en sammenslutning af organisationer inden for natur- og miljø, sejlsport og byudvikling, der er modstandere af Lynetteholm projektet. Her er Rådet for Bæredygtig Trafik også med, og vi figurerer med vores logo. De samvirkende organisationer peger på nødvendigheden af at sikre, at en række miljøkrav gennemføres. I deres henvendelse til Folketingets Transportudvalg anfører de bl.a., at havmiljøet er under pres, og at et antal eksperter har gjort opmærksom på den risiko, den akkumulerede blokering af Kongedybet i Øresund vil få for Østersøen.

<https://bygtek.dk/artikel/byggeri/lynetteholm-kan-blokere-for-vand-til-stersen>

"Lynetteholmen skubber konflikt og kaos foran sig - sæt projektet på pause"; kronik publiceret den 15. maj 2023 i mediet **Pov.international**. RBT medskribent som medlem af Lynetteholm Rådet.

### Cyklisme mv.

Den 13. juni 2023 var der på **Arbejderen.dk** omtale af et debat- og udviklingsmøde i Literaturhaus den 15. juni klokken 19-21. Det oplyses, at debatten finder sted i forbindelse med, at Enhedslisten har udsendt et større udspil om mobilitet i byen. På debatmødet er der korte oplæg af: Klaus Goldschmidt Henriksen, repræsentant i Borgerrepræsentationen for Enhedslisten, Malte Emborg, Cyklistforbundet i København, Mogens Mugge Petersen, formand for Nørrebro Lokaludvalg samt John Gade, Rådet for Bæredygtig Trafik.

Magasinet **Klimamonitor.dk** bragte den 16. januar 2024 et indspark forfattet af John Gade og Knud Anker Iversen, RBT-folk, med overskriften "Sådan kan transportens CO2 udledning halveres - i morgen". De anviser nogle oplagte håndtag, som man bør dreje på fra politisk side:

1. Mindre motor på motorveje

2. Roadpricing
3. Startgebyr på biler
4. Sats på de tohjulede
5. ... ikke på jetmotoren

Debatkommentaren prydes af to flotte portrætfotos af skribenterne, vejrbidte og storsmilende.

<https://klimamonitor.dk/debat/art9697612/S%C3%A5dan-kan-transportens-CO2-udledning-halveres-%E2%80%93-i-morgen>

### **Afgifter på bilisme mv.**

"Også vognmandsbranchen har et klimaansvar". Det er overskriften på et læserbrev af Poul Kattler, Jens Kruhøffer, Ivan Lund Pedersen, Gunnar Boye Olesen og Marcus Høgsbro. Det blev optaget i **Information** og bragt 24. maj 2023. "Det er vigtigt at slå fast, at den kommende vejafgift er et skridt i den rigtige retning, og at det er grotesk at spærre vejene for at undgå at bidrage til klimainsatsen". Sådan lyder slutformuleringen i debatindlægget om lastbilvognmænd, som bruger deres kæmpe lastbiler til at blokere landets veje for at protestere mod helt nødvendige vejafgifter.

### **Lufthavnsmodstand**

31. maj 2023 bragte **Tårnby Bladet** (Sektion 1) en historie med overskriften "Pingviner mod udvidelse". Den starter med følgende formulering: "194 hørings svar har sat lovforslaget om udbygning af CPH på pause". Og citerer fra den flyer, der var delt ud på forhånd, som indkaldelse til en demonstration ved Terminal 3 i Københavns Lufthavn midt i maj: "Skal vi virkelig have 10 millioner flere flypassagerer i et af Europas mindste lande med 56 indenrigsflyvninger om dagen? -Og skal vi have flere fragtfly om natten, mere støj og luftforurening. Vi må besinde os, støt fornuftens stemme". Og en udtalelse fra Poul gengives også: "Ja, du hørte rigtigt. Vi får oplevelserne, dem derude får jobs... Men det sker på klimaets bekostning. Luftfarten er international i sin natur og har kunnet vækste uden at blive pålagt brændstofafgifter som alle andre i transportsektoren".

"Pingviner mod lufthavnsudvidelse: Skal vi have ti millioner flere flypassagerer i Kastrup?" Det er overskriften på en artikel publiceret af Birgitte Kjeldsen og Emilie Lærke Henriksen den 14. maj 2023 på **Information.dk**. Fra artiklens indledning: "Lørdag arrangerede Bevar Jordforbindelsen og Rådet for Bæredygtig trafik en 'pingvinmarch' imod udvidelsen af Københavns Lufthavn. Demonstrationen var en del af flere aktioner mod regeringens infrastrukturplan 2035".

Demoen den 13.05.2023 omtales kort i **Arbejderen** den 07.05.2023. Overskrift: "Nej til flere fly i Kastrup". 14.30 Demonstration til Terminal 3, CPH.

Poul Kattler havde den 24. november 2023 et debatindlæg i **Politiken** Sektion 2 (Kultur) med overskriften "Ulige luftfart". Citat herfra: "Flyvning er noget, som er blevet dyrket af de mest velhavende mennesker i den såkaldte udviklede verden. Det er ikke længere forretningsrejsende, der fylder flyene op. Det er mennesker, der har råd, og som flyver for deres fornøjelses skyld til feriemål og events meget langt væk.

Luffarten er således et billede på den uretfærdighed, der findes i Danmark og i verden, og som betyder, at de, der lever på første klasse, konstant påfører alle de andre skader på klima og levevilkår."

Poul fik også lidt publiceret i **Dragør Nyt**: "Vi flyver os til et varmere klima" (27. september 2023). Citat: "Klimaalarm ved Københavns Lufthavn. Det er den helt forkerte kurs, som Folketinget risikerer at udstikke i det kommende folketingsår. Politikerne skal nemlig beslutte, om Københavns Lufthavn må vækste fra 30 mio. passagerer til 50 mio. passagerer". Og i samme medie **Dragør Nyt** blev der bragt et debatindlæg med overskriften "Flere flyvninger som svar på klimakrisen?" med Poul som en af underskriverne, den 8. oktober 2023.

RBT nævnes også i artikel i mediet **Webkilde, CHECK-IN.DK** (19. oktober 2023). Overskriften er: "Lufthavnsmodstandere møder Transportudvalget". Citat: "Tre foreninger, der er skeptiske over konsekvenserne af flere flyvninger til og fra CPH, har fået foretræde for Transportudvalget. De ønsker svar på tre spørgsmål fra Transportministeren". Ikke tilgængelig, låst artikel <https://check-in.dk/lufthavnsmodstandere-moeder-transportudvalget/>

Og på **Arbejderen.dk** blev der, baseret på vores pressemeddelelse, den 30.09.2023 bragt en artikel med overskriften "AMAGER: Ny infrastruktur binder os til fossil energi - bavnebål landet over". Citat: "Danske politikere står over for at beslutte at give penge og give tilladelser til en række store infrastrukturprojekter, der i etablering og drift er naturødelæggende og klimaskadelige. Sådanne beslutninger med motorveje, broer og lufthavnsudvidelser vil fastholde og udbygge dansk afhængighed af fossile brændstoffer i årtier fremover". Og aktionen, den landsdækkende, med bavnebål den 1. oktober omtales kort. I praksis blev der dog kun tale om fakler, af sikkerhedsmæssige årsager. Arrangører: Bevar Jordforbindelsen, Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH Trafik.

"Transportministeren skylder svar på, hvor enorm en klimabelastning lufthavnsudvidelsen giver". Det er titlen på Poul Kattlers debatkommentar på

**Information.dk** 28. november 2023.

"Lufthavnsudvidelsen giver en enorm ekstra klimabelastning" med denne titel bragte **Information** 29.11.2023 en kronik af Poul Kattler og medskribenter. Citat:



”Regeringen skal konsekvensvurdere ny lovgivning, der har klimaeffekt, men udvidelsen af Københavns Lufthavn vil ministeren ikke vurdere”.

## Flyafgift

Poul Kattler og Gunnar Boye Olesen fik den 18. december 2023 publiceret et debatskriv på **Altinget.dk**: ”Rådet for Bæredygtig Trafik og Vedvarende Energi: Flyafgiften bør gå til grønne transportalternativer”. Citat, manchet: ”Det vil være et kæmpe løft for en mere klimavenlig transport, hvis regeringen inkorporerer grønne transportalternativer i aftalen om flyafgifter inden loven vedtages i Folketinget, skriver Poul Kattler og Gunnar Boye Olesen”.

## Klima

Opråb fra samlet NGO-kreds: ”Akut brug for handling fra regeringen, hvis 2025-klimamål skal nås” blev offentliggjort den 22. juni 2023 på **Altinget Klima**. Citat:

”Troen på at Danmark kan nå klimamålene for 2025 synes mindre og mindre. Når klimaministeren derfor indkalder til politiske forhandlinger i disse dage, så er det med en opfordring til, at der skal handles nu, før det er for sent, skriver en samlet kreds af grønne NGO'er”. Blandt afsenderne og underskriverne af dette klimaopråb er også vores næstformand i RBT, Kjeld A. Larsen.

<https://www.alinget.dk/klima/artikel/opraab-fra-samlet-ngo-kreds-der-er-akut-brug-for-handling-fra-regeringen-hvis-vi-skal-naa-vores-2025-klimamaal>

”Danmark bør tage lederskab og stoppe udlån til fossile projekter”. Overskriften på debatindlæg i **Information** 30. november 2023. ”Mette Frederiksen og Dan Jørgensen bør tage til COP28 med lovning på at stoppe danske bankers lån til nye fossile projekter og de virksomheder, der igangsætter dem”. Debatkommentar, som Kjeld A. Larsen, Rådet for Bæredygtig Trafik er medunderskriver af (19 grønne organisationer).

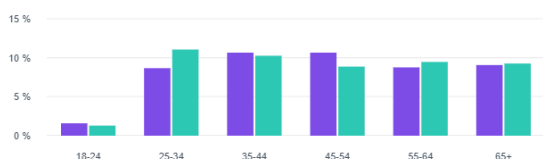
## Vores egne medier

Hjemmesiden har lidt stigende besøgstal siden sidste år og har **dagligt** over 100 forskellige besøgende og **månedligt** 6-25.000 sidevisninger. 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. Generelt får vores nyheder størst opmærksomhed, enkelte artikler slår igennem, som den nye [om nattog i Europa](#), der er blevet kigget på 172 gange siden den for nylig blev lagt op. I beretningsåret lagde RBT 44 forskellige nyheder op på hjemmesiden, der alle blev ledsaget af omtale på Facebook.

## Facebook

### Alder og køn

Mænd 49.60%  
Kvinder 50.40%



### Lokation

Byer Lande

Copenhagen	557
Aarhus	45
Frederiksberg	35
Aalborg	31
Odense	27
Hvidovre	15
Gladsaxe	14
Roskilde	13
Gentofte	11
Svendborg	11

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

## Facebook

Der er heldigvis stor aktivitet på RBTs facebookside. Mange af vores opslag er lavet med lidt af vores egen tekst, og det fremmer interessen, så vi ikke bare kun viderestiller opslag. Figuren viser hvordan vores 1.340 følgere er sammensat. De er yngre end man kunne tro, og sammensat ligeligt mellem mænd og kvinder.

Vi kan med gode opslag sagtens nå 5.000 personer eller flere. Mest succes har været på motorvejsmodstanden.

## Vores e-mail nyhedsbrev

Redaktør Leif fik lavet fire e-mail nyhedsbreve i beretningsåret. [Se dem i oversigten her](#). Det har fortsat vist sig at rigtig mange nyhedsbreve ikke er kommet ud til modtagerne, hvorfor vi nu også sender nyhedsbrevet ud via forpersonens personlige e-mail. Vi har fortsat brug for at man kan knytte sig til RBT på denne måde uden at tegne medlemskab, og dermed selv melde sig til og melde sig fra. Det vil dog gavne processen, hvis vi skifter fra Mailchimp til en dedikeret Google mailgruppe som det sted, der fremover holder styr på abonnenter.

## Organisatorisk

**På de helt indre linjer** efter sidste generalforsamling d. 27.4. 2023 holdt bestyrelsen 8 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 kontakthoved til hvad der sker indenfor vores interesseområde, 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. Antallet er således stadig højt, dog med en tendens til et fald, fordi der er en berettiget øget opmærksomhed på ikke at svare til alle.

## **Oplægsholder virksomhed**

Poul var på RBT's vegne i Hadsten tirsdag d. **16. april 2024** og give oplæg om "Visioner og udfordringer for Jernbanedrift i Europa" ved et arrangement "Klima Favrskov" med Danmarks Naturfredningsforening.. Et panel med Nana Højlund (Ø), Niels Fuglsang (S) og Carsten Kissmeyer (V) drøftede efter oplægget hvordan disse ting kan gøres bedre i EU-systemet og i EU-Parlamentet, som de tre stiller op til.

Lørdag d. **20.april 2024** var RBT repræsenteret i Tingbjerg bydelen, hvor "Værn om Vestvolden" holdt arrangement på og ved Kulturhuset i Tingbjerg. Vi var til stede med tre aktiviteter i Kulturhuset og forpersonen deltog i en udmærket ½ times samtalesalon med Christina Olumeko og Andres Pineda fra AAU.

Oplægsholderkataloget på hjemmesiden bør nok opdateres, men uanset hvad, så kan man udefra godt se, at vi er parate til at komme ud og holde oplæg.

## **Samarbejde i div. netværk og 92-gruppen**

Det har fortsat givet os store fordele ved at arbejde i netværk. Vi arbejder i Netværket for Bæredygtig Transport (månedlige møder), i 92-gruppen (ligeledes månedlige møder i klimagruppen), i Europæiske Back-on-Track.eu (også månedlige møder) og har en løsere tilknytning til European Passengers Federation (EPF), hvor vi modtager mails og beretninger. Konkret har vi kunnet få transporten tydeligere ind i klimaarbejdet hos de store danske NGO'er og har kunnet få kontakt til organisationer, der måske ellers ville være sværere at knytte sig til.

**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 2023 fastlagt et [arbejdsprogram](#), og vi har forsøgt at efterleve dette i årets løb. Men vi har ikke kun holdt os til det.

## **Mobilitetsplanlægning og krav om en national mobilitetsplan**

Et udvalg af Kjeld og Leif har længe arbejdet med at sammensætte en alternativ og meget mere relevant redegørelse om fremtidens kollektive trafikbetjening med fokus på yderområderne med den mundrette titel: ALTERNATIV RAPPORT OM KOLLEKTIV MOBILITET TIL DET AF TRANSPORTMINISTER THOMAS DANIELSEN NEDSATTE EKSPERTUDVALG FOR KOLLEKTIV MOBILITET.

Rapporten tænkes udgivet af Netværket for Bæredygtig Transport og har taget udgangspunkt i det samme kommissorium, som er pålagt ekspertudvalget, med to undtagelser: for det første et indledende afsnit om trafikmodellering og transportens klimabelastning, vigtige problematikker, som ikke håndteres af ekspertudvalget, for det andet

kravet om udgiftsneutralitet, idet vi er af den klare overbevisning, at en forbedret kollektivt tilbud til borgerne nødvendigvis kræver specielt en forøget statslig finansiel velvilje, både hvad angår investeringer og drift.

Rapporten tænkes offentliggjort i forbindelse med Trafikdage på Aalborg Universitet i august måned.

RBT har med stor glæde konstateret, at vi ikke står alene med ønsket om en national mobilitetsplan. Senest har Concito lavet et udmærket udspil, som vi ser som en vigtig trædesten for at komme nærmere sådanne helt nødvendige politiske beslutninger.

## Modstand mod de store vejanlæg

Ivan helliger rigtig meget lobbyvirksomhed mod motorvejsprojekterne, hvilket koster megen tid. I beretningsåret har det især været mod Kalundborg motorvejen, Frederikssund motorvejen og Egholm forbindelsen. Indsatsen handler i høj grad om at støtte lokale kræfter med viden og fakta. Andre fra RBT har dog også kastet sig synligt ind i kampen mod nye vejanlæg. Således har vi givet hørings svar mod både et vejanlæg gennem Vestvolden i Tingbjerg og mod udvidelse af Amagermotorvejen.

## 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 nærmede sig.

RBT har med Kjeld A. Larsen som deltager arbejdet i regi af Lynetteholmrådet, som har været initiativtager til udgivelse af bogen "[Tænk os om - Alternativer til Lynetteholm](#)" med Ane Cortzen som redaktør og har tillige stået for to konferencer om Lynetteholm i Ingeniørforeningen.

Den mest spektakulære begivenhed i kampen mod Lynetteholm var overrækkelsen den 25. september 2023 af "[Anbefalinger. Borgersamling om Lynetteholm](#)". Såfremt to af Borgersamlingens anbefalinger vedrørende bilisme skulle iværksættes, så ville en bebyggelse af Lynetteholm næppe kunne finde sted.



By & Havns modtagelse af borgersamlingens anbefalinger var naturligvis lunken, [se selv](#), og anbefalingerne vil næppe blive bragt frem i rampelyset af de politiske beslutningstagere og blive en del af beslutningsprocessen.

## Jernbanernes tilstand

Der sker ikke de store fremskridt for jernbanen i Danmark.

I 2023 kom der efter flere års tavshed en ny trafikplan for jernbanen fra Trafikstyrelsen i høring. Planen indeholdt ikke som tidligere udgave nogen visioner eller målsætninger for jernbanen. RBT indsendte i maj 2023 et [høringssvar](#) med kritik heraf samt forslag til flere forbedringer af jernbanen.

I slutningen af 2023, kort før EU's krav om udlicitering af al jernbanetrafik, fik DSB en ny 10 årig trafikkontrakt, så de kunne fortsætte driften uden at skulle konkurrere med andre selskaber. Der er mange gode grunde til ikke at udlicitere, men det kræver, at der stilles krav til den udpegede operatør om bedre forhold og udvikling af togproduktet. Og den nye trafikkontrakt ser ikke ud til at give jernbanen bedre forhold.

For et af de positive jernbaneprojekter i statens ellers vej-sorter infrastrukturplan, en helt ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg, kom Banedanmark i starten af 2024 med et første bud på prisen, der desværre var steget betragteligt siden de første bud på prisen. Det betyder, at den hænger på vippen, men først skal der laves en tredjepartsanalyse. Banen er undersøgt som en enkeltsporet bane med kun en station, mens en mere fornuftig udbygning med dobbeltspor og elektrificering ikke ser ud til at have fornøden opbakning.

## Situationen omkring letbanerne i Danmark

Der er fremgang i passagertallene for letbanerne i såvel Aarhus som Odense, selv om der stadig er noget op til prognoserne, men der mangler også stadig en hel del af de forudsatte udbygninger langs letbanerne.

Odense Letbane slås desværre stadig med en del støjproblemer, hvilket så misbruges af letbanemodstandere over hele landet til at nedgøre letbaner som noget dårligt. Vi håber at Odense snart finder ud af nogle tiltag, der kan fjerne eller mindske støjgenerne. Og så de kan komme i gang med næste etape af letbanen.

I Aarhus arbejdes med planer for flere letbaneretaper, men der er endnu ikke truffet beslutning om noget. Der ses også på alternative busløsninger, men mon ikke letbanernes åbenlyse fordele ender med at der kommer gang i nye letbanelinjer?

Hovedstadens Letbane omkring København begynder efter flere års byggerod at ligne en letbane med skinner lagt på flere delstrækninger. Og med køreledningerne snart helt færdige mellem Glostrup station og letbanens drift- og kontrolcenter i Ejby, så prøvekørslerne kan starte i løbet af 2024.

Vores samarbejdsorganisation Letbaner.DK arbejder ihærdigt på at promovere deres forslag til flere letbaner i København og omegn. De har netop udgivet en ny [folder](#), med forslag til flere letbaner i København.

## Arbejdet med internationale tog

I beretningsåret igangsatte RBT et større projekt Udlandstog.dk. Ideen er, at rejsende, der er uøvede togbrugere (ikke mindst rejsende, der er vant til at flyve) skal kunne hjælpe sig selv med at få overblikket, og finde frem til de bedst mulige websider og apps, og selv finde og købe deres togrejse. I dag er der enormt mange, der løst og fast spørger i Facebook gruppen "Togrejser". Eller sidder i kø til DSB's billetsalg eller andre steder. Den vilje til at rejse med tog vil vi forsøge at understøtte.

Grunden til denne indsats er flersidig. Dels naturligvis det forbrugerrettede (der er et stort behov for indholdet), dels den politiske markering, men også udbygning af respekt omkring RBT på dette område. Arbejdet kræver mange kræfter, der hentes dels hos Poul og dels hos frivillige fra Facebookgruppen. Bestyrelsens arbejdsgruppe var aktiv indtil det egentlige arbejde blev igangsat i efteråret 2023. RBT-bestyrelsen som sådan er styregruppe og dermed også ansvarlig for de 20.000 kr. vi har fået i fondsmidler til arbejdet.

Udlandstog.dk kan med lidt held lanceres ca. 1. juli 2024. Det kræver dog at de vigtigste artikler om togture til/fra lande er på plads. Flere gode sider om meget faglige ting har vi med tilladelse kunne bearbejde fra udenlandske websites. DSB's tilsagn om støtte til markedsføringen er stadig usikker.

Vi fejrede med succes i juni 2023 indsættelsen af mere sædekapacitet (IC1-vogne) med elektrisk trækraft (Litra EB) på Hamborg-togene. Desværre var DSB og DB ikke gode til at få produktet til at virke helt efter hensigten og noget, der kunne minde om driftsmæssigt kaos fulgte hen over sommeren. Det gav ikke god presse. Men som altid, så er rygtet om dårlig drift med tog overdrevet, og ved køreplansskiftet i december kom flere afgang fra København i gang, samtidig med at de to direkte tog fra Aarhus blev indstillet. Det er samlet set en forbedring. RBT var til eksklusiv fremvisning af de nye Talgo-vogne til EC-trafikken. En nyskabelse, som RBT vil fejre, når de indsættes i almindelig drift formentlig først til december 2024.

Støtten til nattog er fortsat i beretningsåret. Skal togrejsende meget længere end seks timer væk, så er nattog svaret. I dag er der for få tilbud. Mest indlysende mangler nattog fra København til Oslo, København til Bruxelles og en forlængelse af NightJet nattog, der i dag slutter i Hamborg (især tænker vi på toget til Zürich). Dette handlede et beslutningsforslag i Folketinget (Jette Gottlieb, Ø) da også om. Udvalgsbehandlingen af dette er ikke slut, men man kan frygte, at der ikke kommer noget ud af det, og at Danmark som sædvanlig sætter sig på hænderne og overlader alle den slags forbedringer til andre lande og til togselskaberne.

I december 2023 deltog vi sammen med organisationer i Sverige og Norge i en henvendelse om at styrke togforbindelserne mellem København og Oslo, herunder med nattog.

I april 2024 styrkes den europæiske organisation Back-on-Track således at den stiftes som egentlig registreret NGO, hvor RBT indtræder som associeret medlem. Dvs. at vi foreløbig ikke lægger op til en selvstændig B-o-T, Danmark. Omend, der er en uformel gruppe også udenfor RBT, der oplever sig som særlig 'backing-group' for nattog, ligesom Facebooksiden "Bevar Nattoget" stadig er talerør for Back-on-Track. Det er B-o-T, der har givet anledning til det storartede notat om hvordan nattog i Europa kan styrkes, som vi i RBT har oversat til hjemmesiden.

Europæiske Transport & Environment har i øvrigt nedsat et jernbane-udvalg, hvilket er nyt og positivt. Det må forventes at Rådet for Grøn Omstilling følger trop og med sin nye "aktivistiske" tilgang kan blive en tættere allieret på dette spørgsmål.

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

I beretningsåret var RBT sammen med den lille NGO Bevar Jordforbindelsen meget aktive i kampen med udbygningen af Kastrup Lufthavn. Det blev til ikke mindre end tre markeringer/demonstrationer ude i det offentlige rum, heraf størst demonstrationstoget ud til Lufthavnen d. 13. maj 2023.

Desværre lykkedes det ikke at stoppe udbygningen. Et stort flertal (fra en politisk aftale) lod en lettere revideret lov glide igennem Folketinget i november. Man omdøbte den, så man kunne lade som om at rammeloven ikke havde nogle klimakonsekvenser i sig selv. Og at de projekter, som lufthavnen senere vil sætte i gang for at flyve mere, vil blive miljø- og klimavurderet hver især. Det er jo en klassisk salamimetode, der har til formål at "glemme" alt om miljø og klima.

Men luftfarten har fået større opmærksomhed i årets løb. I Concitos beregninger om "personligt klimaaftryk" fylder luftfarten meget, omend tallene af tekniske grunde skjuler en del af belastningen. At luftfartens internationale klimaaftryk skal regnes med i de nationale indberetninger vinder opbakning. Det er klart at luftfarten allerede i 2030 måske vil være den største globale enkeltbidragyder til klimaskade. Og derfor kan FN og EU ikke tillade at ingen tager ansvar for dette, blot fordi at det drejer sig om international trafik.

Senest har Transport & Environment i sin seneste rapport om transportens klimaaftryk lavet en særskilt [rapport om luftfarten](#), hvori T&E bla. også bakker op om den videnskabeligt anerkendte GWP\*100 opgørelse af luftfartens klimaeffekter. Det er den metode, der fastslår at hvis et fly udleder 1 tons CO<sub>2</sub>, så er den samlede klimaeffekt tre gange så høj, nemlig 3 tons CO<sub>2e</sub>, fordi flyene påvirker atmosfæren med opvarmende effekter. T&E redegør også for, at uanset teknologiske fremskridt for drivmidler til flyene, så må luftfarten halveres for at luftfarten kan følge øvrige branchers klimamål.

## **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. 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. Det seneste indlæg om projektet på RBT's hjemmeside [kan ses her](#).

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

RBT's næstformand Kjeld A. Larsen blev i februar 2022 genvalgt for fjerde gang som medlem af Indre By Lokaludvalg og er fortsat bestyrelsesmedlem i Miljøpunkt Indre By & Christianshavn. 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 lokaludvalgets hjemmeside via linket <https://indrebylokaludvalg.kk.dk/>

Den største arbejdsindsats i lokaludvalget har været udarbejdelsen af bydelsplanen for perioden 1923-2026, en proces som foregår i samarbejde med lokale københavnere via borgerdialogmøder og fagforvaltningerne i kommunen. RBT's repræsentant har primært bidraget til udformning af bydelsplanens tema 2: Trafik og parkering. Bydelsplanen ses i [dette link](#).

Arbejdet med Bydelsplanen er fortsat en løbende proces og dermed et vejledende dokument for arbejdet i bydelen. I april 2024 blev således afholdt et velbesøgt borgermøde om Bydelsplanen, hvor Mathilde Walter Clark var inviteret til at holde et oplæg om det at være københavnere i en bydel, hvor befolkningsudskiftning, kommercialisering og støj er blevet en stadig større plage for bydelens faste beboere.

Indre By Lokaludvalg har i 1923 udarbejdet et høringssvar vedr. forslag til kommuneplanstrategi 2023, hvor ledetråden for høringssvaret har været "[Plads til det mangfoldige hverdagsliv i Indre By – en beboet bydel](#)".

I 2024 pågår det opfølgende arbejde med udformning af høringssvar til Kommuneplan 2024.

Indre By Lokaludvalg har [sit høringssvar](#) om Palads april 2023 foreslået, at Palads bevares i sin helhed.

Hovedtemaerne for arbejdet i Miljøpunkt Indre By og Christianshavn er ren luft, mindre støj, grøn by og mere genbrug. Trafik er derfor et af vigtigste arbejdsområder. Miljøpunktet har som en vigtig aktivitet arbejdet med at på arrangere en konference om ladcykler til varedistribution. Konferencen måtte udskydes til april 2024, hvor den blev afviklet med stor succes i Bethesda. Miljøpunktets hjemmeside ses via [dette link](#).