



Beretning for Rådet for Bæredygtig Trafik 2024-2025

Fremlagt til debat ved 22. generalforsamling d. 24.4. 2025

Indledning

Som det fremgår af denne beretning, så har RBT samlet set også været meget aktiv i det forgangne år. Især en aktiv kerne i bestyrelsen. Dermed ikke sagt at vores indsats er belønnet med megen fremgang for de bæredygtige løsninger. Regeringen mener, at alt er i den bedste gænge for transporten, når der stryger dyre og skattelettede elbiler ind over grænsen. Biler og lastbiler er stadig det kinderæg, der skal levere det meste transportarbejde. Inde under kinderæggets dyre og tomme kalorier befinder der sig en fast tro på at biler og lastbiler giver personlig frihed og økonomisk vækst.

Der er virkelig brug for en kritisk røst i debatten. Det er svært at se andre end RBT, der giver stemme for en helhed i debatten. Men vi er glade for at andre organisationer som IDA, NJS, Concito og RGO på hver deres facon bidrager i den rigtige retning. Deres kræfter er ofte større end hvad vores lille forening kan diske op med.

RBT arbejder på flere fronter. Nogle er synlige med debatindlæg, foretræde for politikere, foredrag og aktivisme. Andre er ikke synlige, fordi det er samtaler med aktører på området. Samtaler, som i sagens natur har karakter af fortrolighed.

Det sidste skal vi vænne os til. At være diplomater, der bearbejder politikere, transportoperatører, organisationer og andre foreninger til at indlejre og bruge vores viden og synspunkter.

Alle metoder er vigtige for vores muligheder for at vinde gehør. Og vi skal ikke miste skarphed i vores udmeldinger dag et fordi vi dag to har en kaffe samtale mellem fire vægge hos en aktør. Når vi skal rekruttere nye aktive i Rådet for Bæredygtig Trafik, så er der brug for mange forskellige kompetencer. Der er plads til at bruge sine evner.

Senest har bestyrelsen viet opmærksomhed på Passagerrådene, som blev til mens Passagerpuls havde bevilling på finansloven. Passagerrådene har både en stille snak med myndigheder og operatører at varetage, og har en udadvendt side med offentlige udmeldinger region for region. Bevillingen er væk og i snart 1½ år har de mange dygtige og aktive landet rundt været ladet alene. Den slags arbejde har en tendens til at brænde ud, hvis der ikke er en landsdækkende koordination. Det må ikke ske! Derfor er et af RBT's mulige nye arbejdsområder at rejse et projekt til støtte for Passagerrådene.

Udvalgte Infomedia-omtaler i beretningsåret

Lad os lige først få afklaret det med Infomedia? Jo, Infomedia er et digitalt søgeværktøj, som stilles til rådighed af og kan anvendes på danske folkebiblioteker, og som giver adgang til alt avisstof og materiale i beslægtede medier. Man kan fx søge specifikt på Rådet for Bæredygtig Trafik, og det var, hvad jeg (Leif Kajberg) gjorde. Og det gav bonus 48 gange. Så mange gange er vi altså nævnt i den periode, som jeg søgte på: fra 21. april 2024 til 21. april 2025. Altså ét år. RBT var således i medierne pænt mange andre gange, og vi kommer til orde i både traditionelle debatindlæg i papiraviser og disses specialtillæg og i digitale fagmagasiner og radioindslag. Printaviserne, som der er tale om her, omfatter både landsdækkende og lokalblade. Radioindslagene synes dog at være ret sparsomme eller sjældne. Og det hænder, at vores NGO optræder i større tema-artikler og features. Vi er stadig vidne til en forskydning mod de fagspecialiserede webmagasiner. Og tematisk samler opmærksomheden sig igen om ikke mindst natto, flyvning og lufthavnsmodstand og fatale mega-projekter som Lynetteholmen og motorvej i Egholmlinjen. Og så er der jo naturligvis synliggørelsen via vores egen rapport om kollektiv transport, der er tænkt som et alternativ til Regeringens ekspertudvalg vedrørende kollektiv mobilitet, hvor afrapporteringen har været trinvis, altså er foregået i etaper. RBT (en undergruppe) har jo som nævnt selv udarbejdet en rapport om dette tema, og den blev præsenteret på en konference (Trafikdage i Aalborg) den 20. august 2024, af Johan Nielsen, Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen. Og et koncentrat eller destillat heraf publiceret i et fagmagasin, nemlig Ingeniøren MOBILITYTECH: "Regeringens ekspertudvalg belyser den kollektive trafiks udfordringer for snævert" den 30. august 2024 (se senere i beretningen).

RBT's synlighed i medielandskabet

Og her er så nogle smagsprøver på mediedækningen af vores transportpolitiske NGO i beretningsåret:

Lad os starte gennemgangen af beretningsårets medieomtaler med et debatindlæg skrevet af Niclas Aarestrup, som er kommet med i bestyrelsesarbejdet i RBT. Han er desuden transportordfører for partiet Kristendemokraterne. Niclas havde et debatindlæg i **Jyllands-Posten** den 23.08.2024 med overskriften "Unge skal ikke presses til at blive bilister", og det, Niclas lægger afstand til, er jo Regeringens forslag om at lade 17-årige køre bil alene for at forbedre mobiliteten i landdistrikterne. Niclas skyder forslaget ned og peger på, at en sådan løsningsmodel blot risikerer at forværre eksisterende udfordringer og skabe nye problemer. Han bringer flere tungtvejende argumenter til torvs og skriver bl.a.: "Unge er desværre allerede overrepræsenteret i ulykkesstatistikkerne, og dette forslag vil næppe ændre dette". "I stedet bør vi fremme gang, cykling og kollektivtrafik som sunde og bæredygtige valg, der sikrer de unges trivsel og livsstil", anfører Niclas.

Samme tema, det med biladgang for de unge på 17 år, tages op af Poul Kattler i en debatkommentar i et fagmedie, vi vist ikke kender så meget til og som vist ikke har været anvendt tidligere: **Magasinet Bus**, og det er i nummer 7/8, 2024. Og det har overskriften "Unge på 17 år - Glem bus, tog og cykler - tag bilen!" Poul indleder med at fastslå følgende: "Rådet for Bæredygtig Trafik mener, at det er mobilitetsmæssigt uforsvarligt at vænne de unge til brug af biler i en periode af deres liv, hvor det er vigtigt at gøre sig fortrolig med kollektiv transport og cykler. Nu kan de unge effektivt lære, at bilen er det eneste transportmiddel, der gælder". Poul nævner til sidst i teksten Regeringens nedsatte ekspertudvalg om kollektiv mobilitet og den rapport, der er stillet i udsigt. Den er vi i RBT imidlertid kommet i forkøbet med i en rapport om bedre kollektiv mobilitet for alle, fremhæver Poul, som også oplyser, at RBT præsenterede rapporten på konferencen Trafikdage i Aalborg den 20. August 2024. Der gives et link til rapporten.

Og så springer vi over til togrejser i Europa. Den nye hjemmeside, som skal hjælpe førstegangstogrejsende med alt fra information om billetkøb og inspiration til ruter og togrejser til udenlandske destinationer, beskrives af Sune Højrup Bencke i en introducerende artikel i **Politikens tillæg Rejser** den 07.07.2024. I artiklen omtales Udlandstog.dk, som er udviklet af Rådet for Bæredygtig Trafik med faglig hjælp og rådgivning fra blandt andre DSB Udland og togrejse.dk. Og Poul Kattler, RBT's forperson, forklarer baggrunden og det specifikke formål og formålet med denne hjemmeside.

Og **Politiken Rejser** har meget mere at byde på, når det kommer til planlægningen af togrejser til ferielokationer i udlandet. Det vil sige europæiske lande. Og denne gang er det Niclas, som er i front og som præsenteres som erfaren, rutineret og indsigtfuld togrejseentusiast. Niclas præsenteres lidt mere konkret og detaljeret i en kort Blå bog i en artikel, der blev bragt den 08.09.2024. Og rejseinteresserede læsere bliver da i den grad fanget ind ved hjælp af artiklens overskrift, som er megastor: "GUIDE" med rød skrift. Og med en underoverskrift i sort, i mindre format: "Sådan kommer du af sted med tog". I artiklen kan man hente tips, vink og gode råd, hvis man hælder til og er sporet ind på at vælge toget som grænseoverskridende transportform.

Og minsandten om **Politiken Rejser** ikke også viderebringer og uddyber nyheden om nattogets genkomst: Schweiziske SBB's samarbejde med tyske RDC om at køre nattog til Basel fra Malmø/København fra 2026. Overskriften lyder: "Danmark får endelig et reelt nattog igen". Indslaget om nattoget bringes den 20.04.2025. Poul er naturligvis blevet bedt om at udtale sig. Og det gør han med glæde: "Poul Kattler, forperson for Rådet for Bæredygtig Trafik og i redaktionen for udlandstog.dk, er begejstret for, at der nu bliver tilbudt danske togrejsende en direkte forbindelse til Centraleuropa. »Det er rigtig positivt. Jeg tror, det bliver en gamechanger for danske togrejsende, at der kommer et direkte nattog med attraktive afgang- og ankomsttider. Udgangspunktet for en publikumssucces er, at de oplever netop

attraktive afgangstider«. Der er indbygget to faktabokse i artiklen, den ene med overskriften "Nattog fra Danmark" med et tilbageblik på nattogets ophør i Danmark i 2014 og Snälltåget og SJ's genoptagelse af nattogskørsel via Danmark. I henholdsvis 2021 og 2022.

Vores "pyjamasparty" med spotlight på nattog på Københavns Hovedbanegård den 25. oktober 2024 fik i øvrigt ret stor mediedækning. Det blev refereret i flere medier. Fx Ingeniøren **MOBILITYTECH**, **standby.dk**, **klimamonitor.dk** og **Transportnyhederne.dk**. **Turistmonitor** bragte også nyheden: "[Protest i pyjamas: Aktivister kritiserer fravær af nattog i ny turismestrategi](#)."

Og det er vigtigt med alternativer til flyrejser og politikker og tiltag, der kan reducere mængden af klimaskadelige flyrejser og turismens klimaaftryk. Det slår Poul Kattler fast i en debatkommentar i **Kristeligt Dagblad** den 31.03.2025, som har overskriften: "Trafik-organisation: Bliv på jorden. Vores turisme er den største enkeltkilde til klimaaftryk". Det kan naturligvis ikke ske her og nu og lige om hjørnet. Men etapevis; vi skal jo være realistiske. Pouls kommentar afsluttes med følgende formulering: "Når turisterne skal ud af flyene, så skal alle midler og alle idéer på banen, først og fremmest kortere transport, og tog, busser, færger og biler skal i fællesskab stå for transporten. Drevet ved grøn strøm, selvfølgelig. Bare ikke flyvning". Og et godt sted at begynde er jo toget til europæiske destinationer.

Og diskussionen om flyvningen som klimaskadelig transportform og de enormt mange flyrejser, som foretages, og kritisable lufthavnsudvidelser er jo brandaktuelt lige for tiden. Det har stået øverst på RBT's dagsorden i flere år. Og med god grund. Niclas Aarestrup var inde på det i sit debatindlæg i **Jyllands-Posten** den 14.07.2024. Niclas indleder sit debatindlæg med følgende konstatering: "Det er med stor bekymring, at jeg ser Københavns Lufthavn forvente rekord i antallet af rejsende på en enkelt dag den 21. juli 2024. Det står i skarp kontrast til vores ellers store fokus på klimaet og de skader, vi allerede kan mærke mange steder i verden". Og indlægget afsluttes med følgende opfordring: "Så næste gang du planlægger en ferierejse, overvej at tage toget. Prøv noget nyt, få flere oplevelser, og gør en indsats for klimaet. Togrejsen kan give uforglemmelige oplevelser og samtidig skåne vores planet".

Og så bevæger vi os til Øresundsregionen. "Trafik i transit over Amager eller ... er jernbanespor i to etager en løsning?" Det er overskriften på en artikel i **Tårnby Bladet** august 2024. Og dermed anslås også infrastrukturtemaet – hvordan udbygge en klimavenlig skinneinfrastruktur, der har kapacitet til at håndtere mange flere, som rejser bæredygtigt med tog? Og som også medtænker flere godstog. For på et tidspunkt åbner Femern-forbindelsen jo. Og her er det vores forperson Poul Kattler, som er i front og besvarer spørgsmål fra en journalist. Der stilles skarpt på udvidelsen af togkapaciteten via Amager og på tværs af Øresund, altså forbindelsen mellem Danmark og Sverige. Poul og interviewereren kommer her omkring flere løsningsmodeller. På spørgsmålet: Hvad skal man så gøre ved broen som den ser

ud i dag? svarer Poul: ”Vi har allerede en bro over Øresund. Lastbilkørsel skal mere eller mindre stoppes på den svenske side af Øresund. Derfor foreslår vi at lade to af vejbanerne på broen og i tunnelen erstatte af skinner, så der kommer tog i to etager hele vejen og så indsnævre bildelen til kun to vejbaner i alt, en i hver retning med de nødspor, der kræves af hensyn til sikkerheden. Man kunne lade passagertog køre på broen, hvor det bedre er muligt at nyde udsigten og så lade godstogene køre i tunnelen”.

Andre emner inden for bæredygtig transport i medierne: Kort opstilling

Men ellers er det en bred vifte af transportspecifikke og transportpolitiske emner, som dækkes i artikler og debatindlæg, hvor Rådet for Bæredygtig Trafik er nævnt eller genstand for omtale. Transportinfrastrukturen spænder vidt og omfatter både cykelbro i København og motorvej i Egholmlinjen ved Aalborg, på tværs af Limfjorden.

Her er et udsnit af artikelemner, hvor RBT er nævnt eller omtalt mere udførligt. Og emner og problemstillinger, som er adresseret i indlæg skrevet af RBT-aktive, primært bestyrelsesmedlemmer:

Planerne om en ny cykelbro, der skal forbinde Amager og Vesterbro

Københavns byudvikling som er klimatung

Elektrificeringen af strækningerne til Struer (den skrå bane) og til Frederikshavn

Prisstigning på transport til Københavns Lufthavn (tog, metro, bus)

Ny batteriteknologi og perspektiverne for grøn transportomstilling og klimavenlig transport

Kritik af manglende reel klimahandling

Markering af et nej til kul-, olie- og gaslobbyister ved de kommende internationale klimaforhandlinger på COP29

Lynetteholm

Togmateriel, forsinket ibrugtagning af de nye Talgo-passagervogne, som blev vist frem til Europas største jernbanemesse i 2024

Europas underfinansierede og utilstrækkeligt udbyggede tognet

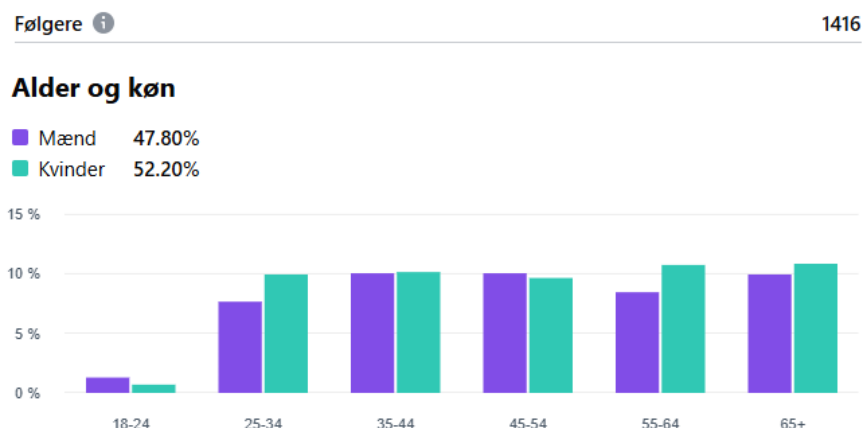
Vores egne medier

Vores **website** har knap 100 unikke brugere om dagen, der hver især i gennemsnit kigger på to sider. Det er ligesom sidste år. Vores brugere kommer hyppigst ind via egen

indtastning (bogmærker/browserens hukommelse), kun i mindre grad via links eller søgemaskiner.

Vi har i årets løb lagt 26 egne nyheder på hjemmesiden, som i næsten alle tilfælde er blevet fulgt op af opslag på Facebook. Vi har netop lagt et detaljeret statistik modul på hjemmesiden. Hjemmesiden benytter sig ikke af cookies, så derfor oplever I ikke at blive spurgt til det, når I åbner den.

Facebook



Vi har fået lidt flere følgere i årets løb. Vores følgers aldersfordeling er ikke vældig overraskende, og det kunne være rart hvis det styrkede overtal af kvinder også gav sig udslag i flere aktive kvinder direkte i vores arbejde.

Vi kan godt få flere tusinde visninger af vores egen-producerede historier, dertil kommer nogen gange meget, meget vel-læste henvisninger vi laver til spændende andre opslag. I de sidste 90 dagen kan vi nævne vores link til hjemmesidens idé-katalog over virkemidler i byerne (10.2.), der fik mere end 1.700 visninger og vores link til video fra Toke Haunstrup præsentation (14.1.), der fik hele 14.500 visninger. Facebook er for os et bedre og bedre redskab for at komme ud med vores historier og politik.

Vores e-mail nyhedsbrev

Redaktør Leif fik lavet fire e-mail nyhedsbreve i beretningsåret. [Se dem i oversigten her](#). Vi er skiftet til en Google mailgruppe som det sted, der fremover holder styr på abonnenter og udsendelse af nyhedsbrevet. Det ser ud til at fungere godt.

Organisatorisk

På de helt indre linjer efter sidste generalforsamling d. 30.4. 2024 holdt bestyrelsen 8 åbne møder, hver gang både fysisk og med deltagere via Zoom. Alle referater ligger på bestyrelsens google drev. Vi har jongleret lidt med referaternes beskaffenhed, men vores faste sekretær Leif har valgt at fastholde lidt mere detaljerede referater, der i virkeligheden også fungerer som en slags nyhedsbreve for medlemmerne, hvis de får åbnet referaterne. Vi ved faktisk ikke om medlemmerne tager referaterne til sig. Men de er i al fald nyttige for bestyrelsen og er tilgængelig for alle medlemmer - også tilbage i tiden.

Bestyrelsen konstituerede sig efter generalforsamlingens valg med Poul som forperson, Kjeld som næstformand, John 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 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 (som medlemmer).

Vores liste registrerer ikke hvor mange mails, der er sendt rundt i gruppen. Det er blevet mindre i beretningsåret fordi bestyrelsen har valgt at lægge flere debatter alene i bestyrelsens mailgruppe.

Oplægsholder virksomhed

Poul holdt oplæg og deltog i debat om transport på Klimafolkemødet i Middelfart d. 31.8.

Kjeld holdt oplæg for Klimabevægelsen i København om mobilitetsstrategi den 4. september.

Poul holdt brandtale d. 14. 9. ved XR-demo, der sluttede på den Røde Plads på Nørrebro.

Niclas og Poul var i Aarhus og gav oplæg om mobilitet d. 9.11. 2024 og Niclas var i panel ved et borgermøde d. 25.3. 2024, også på invitation fra Det Fælles Bedste i Aarhus.

Poul holdt oplæg om nattog i Gävle d. 16.11.

Poul medvirkede i et længere indlæg på TV2 News om nattog mv. d. 21.11.

Poul holdt hele tre forskellige oplæg om Udlandstog.dk i januar 2025.

Poul holdt tale ved Klimapåmindelsen i Rigsdagsgården d. 26.2.

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 og efter mulighed deltager Poul (fysisk ved møde i Warszawa i juni, ellers på Zoom).

Konkret har vi med netværkene 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!

Om udvalgte politikområder

Bestyrelsen har ved beretningsårets start efter debatten på generalforsamlingen i 2024 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, og med bistand fra Johan Nielsen, 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. [Se rapporten på hjemmesiden.](#)

RBT havde den 17. januar 2024 et møde Ekspertudvalgets formand Helga Theil Thomsen, men at det ikke lykkedes os at få et møde i stand efter fremsendelsen af vores rapport efter præsentationen heraf på Aalborg Trafikdage i august 2024.

Vores rapport kom på et godt tidspunkt forud for mange andre organisationers indlæg om trafikbetjening i yderområder, takster og organisation. Vi troede at Ekspertgruppen ville komme med anbefalinger tidligt i 2025, men nu bliver det først lige inden sommerferien.

Bilisme og vejanlæg

Lysten til at købe biler har igennem tiderne betydet, at bilbeskatningen har været en vigtig del af statens indtægter. Men en målrettet politisk indsats har betydet at biler i Danmark nu er blevet billigere og koster det samme som i nabolandene. Selvom snakken mand-til-mand stadig beklager sig over de dyre biler. Skatterabatten for elbiler - og den heraf følgende succes for salget - har betydet et stort hul i statskassen, som kommer til at indgå i en kommende bilbeskatningsreform, hvor roadpricing også kommer til at spille en rolle. Samtidig koster brændstof til bilerne relativt mindre, alt imens den kollektive transport er blevet dyrere at bruge.

Filosofien er klar på Christiansborg: Der er fortsat brug for kollektiv transport for de uheldige borgere, der ikke kan eller vil benytte sig af biler. Og der er brug for kollektiv transport til og fra de store byer (især København), for vejene kan - trods udbygninger - ikke bære flere biler. Resten skal køretøjer på hjul klare. Nu også tilsyneladende for de 17-årige.

Det kostede ironisk nok daværende minister Benny Engelbrechts taburet, at han havde tilbageholdt oplysninger om IP35-projekternes klimakonsekvenser i anlægsfasen. Men som det politiske flertal så ud dengang og nu, så fylder klima, natur og miljø desværre ikke meget for transportpolitiske beslutninger. Nuværende minister Thomas Danielsen har [i et samråd d. 6.2. 2025](#) understreget, at klimaet ikke er interessant for Infrastrukturplanen.

Er der da ingen grænser for hvilke nye broer og motorveje, der skal bygges?

Dynamikken bag disse projekter er altid et initiativ fra lokale politikere og erhvervsorganisationer, der har penge til at betale for konsulentrapporter, der får fremstillet netop deres projekt som det bedste i hele verden. Der er ikke fokus på sagkundskab eller helhedstænkning, og lokale miljøgrupper bliver fra starten af udstillet som brokkemåse, der stiller sig imod fremskridtet, fordi de ikke vil have projektet i deres egen baghave.

Politiske beslutninger i Danmark tages mere og mere som ret overfladiske studehandler i lukkede forligskredse. Som med IP35 så er det svært efterfølgende at lade sagkundskab og nye beregninger få indflydelse på forligskredsens beslutninger. Processer med borgerinddragelse og miljøundersøgelser bliver mere skueprocesser frem for kvalitetssikring og nærdemokrati. Forligets motorveje og broer skal bygges, uanset hvad.

Når nye giga-projekter som Kattegat og Alssund trods alt ikke ligger til højrebenet, skyldes det alligevel en slags mætningsgrad for nye enormt dyre infrastrukturprojekter. Som med motorvejen over Egholm, så viser det sig, at selv vejdirektoratets vej-glade regnemodeller

ikke kan give projekterne rentabilitet nok på papiret. Vi har vænnet os til at regnearkene sprøjter matadorpenge ud i luften, men nu kan selv modellerne ikke give troværdighed nok.

Der er ingen tvivl om, at kampen mod flere natur- og miljøskadelige vejprojekter er nødt til at være tæt knyttet til en national dagsorden, der ser overordnet på klima og miljø og har et kritisk syn på trafikvækst som bærende parameter. Derfor er der behov for både at fastholde den lokale, demokratisk forankrede modstand mod projekterne og udbygge og styrke en national modstand. Den fastgroede tillid til at mere transport er et uomtvisteligt gode mål afvises, og troen på at biler og lastbiler absolut og til enhver tid skal være dominerende må ligeledes angribes.

Jernbanernes tilstand

Det går både godt og skidt for jernbanerne i Danmark. Det gode består i, at der fortsat arbejdes på at modernisere med nyt signalsystem og elektrificering. Men der burde ske meget mere, hvilket desværre ikke er muligt med Infrastrukturplan 2035 med alt for få penge og projekter til jernbanen.

Og for mange af de projekter som er vedtaget sker der i forbindelse med projekteringen ofte store fordyrelser, der medfører at der skal skæres i projekterne, så de ikke får den funktion, der var tiltænkt. Et eksempel fra 2024 er udbygningen af Ringsted station, hvor der både skal laves en niveaufri udfletning og en hastighedsopgradering. Fordyrelsen har medført at hastighedsopgraderingen nu er sparet væk, og dermed udskudt i det uvisse.

Vi har fra Rådets side [argumenteret for ikke mindst en yderligere elektrificering](#), således at i det mindste de oprindelige planer om køreledninger på "Den skrå bane" mellem Vejle og Struer og nordenfjords bliver udført. For "Den skrå bane" har der været lokale ønsker som transportministeren har hørt på, men endnu er der ikke besluttet noget. Så kampen fortsætter. Vi har været på banen med krav om at der stadig skal være direkte fjerntog mellem København og Herning/Holstebro/Struer, når der kommer nye tog til DSB. Men i stedet for elektrificering ser det ud som om ministeren blot vil have batteritog, der også kan køre under køreledninger en del af vejen.

Vi vil fortsat arbejde for mere egentlig elektrificering af flere banestrækninger.

Andre vigtige projekter som en modernisering af Københavns Hovedbanegård projekteres der også på, men her er udfordringen, at det nye signalsystem ikke er udviklet tilstrækkeligt til den slags store banegårde. Så der arbejdes derfor med nogle ændringer, der reelt vil betyde mindre kapacitet, hvor der er brug for det modsatte.

På driftssiden går det desværre ikke godt alle steder. DSB og især S-banen kører fint, men det tidligere Arriva, nu Go Collective, har store problemer med deres materiel, hvilket fører til mange aflysninger. Her er ikke mindst banen mellem Struer og Thisted udsat med uendelige mængder af aflysninger. Og der ses ikke tegn på, at politikerne på Borgen tager det alvorligt, selvom det må betyde at trafikkontrakten brydes.

De tidligere privatbaner, der nu er regionale baner klarer sig meget bedre. Men har også haft udfordringer med mange års nedslidning. I 2024 fik Østbanen mellem Køge og Rødvig/Faxe

Ladeplads endelig afsluttet sin store spormodernisering, og er nu igen en moderne lokalbane.

Også Lemvigbanen i det vestjyske arbejder hårdt på at modernisere sig, og har som de første bestilt, og her i starten af 2025, modtaget nye batteritog.

Situationen omkring letbanerne i Danmark

Det kører godt for letbanerne i Danmark. Både for de 2 kørende baner i Aarhus og Odense, men også med færdiggørelsen af den Københavnske Letbane rundt om hovedstaden.

I både Aarhus og Odense stiger passagertallene, og der er begge steder truffet beslutninger om at købe flere togsæt til de mange kunder.

Samtidig er der også i både Aarhus og Odense truffet beslutninger om at bygge ud med nye letbanelinjer.

I Odense kæmpes der desværre med en række støjgener, som der endnu ikke er fundet en god løsning på. I modsætning til tidligere års problemer med is på køreledningerne på den gamle Grenåbane, der nu synes løst.

Hovedstadens letbane er desværre forsinket og åbner derfor i to etaper med et lille års mellemrum, første del mellem Ishøj og Rødovre i efteråret 2025. Her er prøvekørslerne god i gang, så det skal nok gå godt.

En fornyet analyse af en udbygning med en letbane mellem Nørrebro (og evt. Nørreport) og Gladsaxe, som Københavns Kommune har arbejdet på i en årrække, er desværre netop blevet droppet, og der vil nu kun blive set på en BRT-busløsning. Gladsaxe Kommune, der ellers har kæmpet for denne letbane, har netop opgivet at få Københavns Kommune til at ombestemme sig. Så her er der stadig et stykke arbejde at få gjort.

For letbanerne er det primært vores gode venner i foreningen Letbaner.dk, der gør et stort arbejde, både med møder med politikere og debat og udarbejdelse af forslag til flere letbaner i hele københavnsområdet. Se mere om deres arbejde på deres [hjemmeside](#).

Her er det især en letbane mellem Nørreport og Kastrup via Hovedbanegården og Langebro og ad Amagerbrogade, der har været i fokus. Den vil lige så godt som en ny metrolinje kunne aflaste den nuværende metro og det både billigere og hurtigere. Desværre har beslutningen om netop en ny metro til Lynetteholmen sat dette projekt lidt tilbage.

Der er også et godt forslag om en letbane mellem Glostrup og København Syd samt Valby via Hvidovre Hospital.

Arbejdet med internationale tog

Internationale tog er et godt emne for RBT. Siden 1. juli 2024 har Udlandstog.dk været i luften. Omtalen udefra var positiv, og hjemmesiden er opdateret og relevant for danskere, der overvejer at bruge toget til udlandet, og som har brug for tips til at finde og købe billetter

på deres pc eller telefon. Hjemmesidens besøgstal var ikke imponerende i efteråret, efter at nyhedens interesse havde lagt sig. Men et fast link i Facebook gruppen Togrejser samt omtale gennem nye togrejsebøger (herunder ikke mindst Britt Sallingboes "På interrail i Europa") har hjulpet. Antal unikke besøgende på siden var i foråret godt 100 om dagen, og der blev hentet 250 sider om dagen. Det er ikke godt nok, 10 gange så mange er redaktionens ambition. Det kræver at vi kommer mere ud via DSB's nyhedsbreve.

I starten af april kom nyheden om et direkte nattog fra Zürich til København og Malmø i 2026. Den nyhed er blevet set mere end 1.500 gange.

Politisk set har danske transportpolitikere og transportminister intet udrettet for at styrke muligheden for at tage toget til udlandet. Det er sådan at man fra politisk hold helt og aldeles har overladt udenlands trafikken til biler (på lidt kortere afstande) og luftfart (på nær sagt alle afstande). Det er meget sørgeligt. Når der alligevel er håb, så skyldes det initiativer udefra og kommercielle initiativer. Vi kan fremhæve disse:

- DSB indsætter nye EC-togstammer (Talgo) til Hamborg i efteråret 2025, og erstatter til december de ældre IC-togstammer. Det er danskernes gateway til Europa, og et markant løft af kvalitet og pålidelighed er virkelig ønskelig.
- DSB vil sammen med tjekkiske CD i sommeren 2026 indsætte direkte EC-tog mellem København og Prag med helt nye tjekkiske vogne og spisevogn.
- DSB vil sammen med norske VY fra sommeren 2026 etablere direkte EC-tog flere gange om dagen mellem København og Oslo.
- Schweiziske SBB vil fra foråret 2026 indsætte direkte nattog fra Zürich til Danmark og videre til slutdestinationen Malmø.
- Norske myndigheder arbejder på at etablere et nattog fra Oslo til København. Tidspunktet er endnu ikke fastsat.

Til gengæld er vi meget bekymrede for at for sent byggearbejde med Femern-forbindelsens jernbanedel i Tyskland kan betyde forsinket start af togene, mens biler og lastbiler kan få et stort forspring. Med ny tysk regering på plads kan der forhåbentlig indgås en aftale på højeste niveau, så togene kan benytte den gamle ensporede bro over Femernbælt (med luftledning), mens sænkebroen under bæltet færdiggøres.

Når vi er ved forbindelserne til Tyskland arbejder RBT på at regionalekspresserne fra Hamborg til Flensborg forlænges ikke bare til Tinglev, men til Fredericia. Det bekymrer os, at Jyllands personbefordring på skinner til Hamborg efter Femern kan blive totalt svigtet. Vi håber at kunne lave et foretræde for Transportudvalget inden sommerferien med repræsentanter syd og nord for den dansk-tyske grænse.

Samarbejdet med Back-on-Track.eu fortsætter. Efter nyvalg af EU-Parlament og ny EU-Kommission er en række gode initiativer i gang på europæisk plan, men der skal mere til for at få langdistance grænsekrydsende tog og nattog til at køre. Back-on-Track.eu har netop lanceret (men ikke offentliggjort) en politisk handlingsplan, så det kan blive realistisk i 2035 at få tredoblet antal af rejsende, der benytter nattog i Europa.

RBT har etableret en arbejdsgruppe, der konkret arbejder med at promovere perspektiverne med Femern forbindelsen: Hvor kan man tage toget og med hvilke køretider? Og støtter op om kontakten til danske EU-parlamentarikere.

Også samarbejdet med European Passengers Federation fortsætter. Vi kan sagtens bruge flere aktive, der engagerer sig europæisk.

Om luftfartens betydning for transport og klima

I Schweiz er det lykkedes at bruge - dog ret beskedne - midler fra en passagerafgift på luftfarten til at støtte etablering af tog (både højhastighedstog og nattog). Derfor får vi fra 2026 glæde af et nattog fra Danmark til alpelandet. Det kunne være et eksempel til efterfølgelse.

Luftfarten er i praksis fritaget for at påtage sig et ansvar for klimaet. Derfor har RBT så stærkt støttet at revision af dansk Klimalov (der går i gang efter påsken 2025) på en eller anden måde inkluderer de opvarmende effekter, som luftfart til/fra Danmark har. I dag er international transport (skibe og fly) ikke med i Klimaloven. Concito lavede for et par måneder siden en [udmærket rapport](#) om klimaaftrykket af hver enkelt danskers ferievaner.

Første januar 2025 trådte en latterlig passagerafgift i kraft. Formålet skulle være at give Danmark en grøn indenrigsrute og blive et foregangsland for at lave grønne brændstoffer til luftfarten. Mette Frederiksen lagde personligt stor vægt på dette, og som forventet flopper dette løfte. Grønne flybrændstoffer i form af biologiske brændstoffer (bio-SAF) og syntetiske brændstoffer (e-SAF / Power-to-X) er stødt på en række forudsigelige problemer, herunder manglen på både biobrændsler (mange sektorer skal bruge dét, der er muligt at skaffe) og manglen på grøn energi fra vindmøller og solceller.

Luftfartens bidrag til klimaskader er som bekendt ikke alene fra afbrænding af fossile brændstoffer, men i endnu højere grad at brænde kulbrinte-brændstoffer af oppe i atmosfæren. De opvarmende effekter heraf kaldes normalt de "ikke-CO2-relaterede" effekter af luftfarten. [RBT deltog aktivt i en flot konference](#), som Concito og RGO afholdt i København i marts måned. Det blev på konferencen igen slået fast, at luftfarten har et gigantisk problem. Branchens aktører mente - ikke overraskende - at de ikke-CO2-relaterede effekter ret let kan håndteres, og at det bør foregå uden at politikerne blander sig. Og mon ikke at politikerne fanger det signal, og igen freder luftfarten for en tid?

RBT er indgået i dialog med den danske turistbranche, så branchens positive initiativ til at [opgøre deres klimapåvirkning](#) også kan blive fulgt op af handling. Det er klart, at transporten og ikke mindst luftfarten, er et kæmpe problem for sektoren.

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 blev i sidste halvdel af 2025 afløst som bestyrelsesmedlem i Miljøpunkt Indre By & Christianshavn af bestyrelsesmedlem i RBT Hanne Dalhoff Knudsen. 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 følges på lokaludvalgets hjemmeside [via linket](#).

En af de største arbejdsindsatser i lokaludvalget har været udarbejdelsen af høringssvar til forslag til Kommuneplan 2024 for Københavns Kommune og et borgermøde om kommuneplanen afholdt den 3. oktober. Høringssvaret bygger bl.a. på lokaludvalgets egen Bydelsplan 2023-2026, som løbende skal justeres via borgerinddragelsesmøder, senest den 23. april 2025, hvor Kjeld holdt et indledende oplæg om mobilitet som udgangspunkt for drøftelse af bydelsplanens tema 2: Trafik og parkering.

Lokaludvalget afholdt på tilskyndelse af Kjeld et borgermøde om Forslag til tværgående Mobilitetsanalyse fase 1 med oplæg af Susanne Krawack den 24. juni. Kjeld har deltaget i lokaludvalgets stormflodssikringsgruppe, som sammen med en tilsvarende gruppe under Christianshavns Lokaludvalg har planlagt og afholdt borgermøde om temaet den 4. november og planlægger p.t. et nyt borgermøde den 16. juni 2025.

Indre By Lokaludvalg og Miljøpunkt Indre By & Christianshavn har i en intern høringsproces udarbejdet [et høringssvar til forslag til den kommende Klimastrategi 2035 og Handleplan 2023-2026](#) for Københavns kommune, afgivet i april måned, og hvor Kjeld har bidraget.

Hovedtemaerne for arbejdet i Miljøpunkt Indre By og Christianshavn er Sund By (ren luft og mindre støj), Grøn By (øget biodiversitet) og Cirkulær By (mere genbrug og mindre affald). Trafik er derfor et af de vigtigste arbejdsområder. Miljøpunktet har som en vigtig aktivitet arbejdet med at få arrangeret en konference om ladcykler til varedistribution, som blev afviklet den 18. april med stor succes i Bethesda.

>> Miljøpunktets hjemmeside [ses via dette link](#).