



Beretning for Rådet for Bæredygtig Trafik 2025-2026

Fremlagt til debat ved 23. generalforsamling d. 22.4. 2026. Redaktion sluttet 20.4.26.

Indledning

Netop mens beretningsåret slutter, så er der regeringsforhandlinger, der skal sætte rammen for de næste fire års dansk politik. Transportpolitikken har i 3½ år mere eller mindre ligget brak med minister Thomas Danielsen ved roret. Nu er der håb om at sektoren kan vækkes til live med en ny politik og en ny minister. Der er en kø af vigtige beslutninger, som skal træffes i de næste år. Hvert af disse emner har stor betydning for bæredygtighed, både i form af klima, natur og det gode liv i vores byer. Vi foreslår at disse otte områder bliver en vigtig del af den nye ministers arbejde (hentet fra netværks indlæg sendt til Altinget d. 19.4.):

- Væksten af dansk luftfart skal stoppes og der må laves en plan for hvordan luftfarten som branche kommer på samme kurs for reduktion af klimaskade som andre sektorer. Et såkaldt "pitstop" for dansk flypassagerafgift i 2027 skal ses i dette lys. Fremtidige afgifter skal tilrettelægges, så især de, der flyver allermost og længst, [skal kunne mærke det økonomisk](#) - og stimuleres til at flyve meget mindre.
- Når Klimaloven skal revideres med generelt højere ambitioner for danske udledninger, skal loven også adressere danske bidrag til international transport og sætte et 2035 reduktionsmål herfor på 80%, sammenlignet med 1990, således som 92-gruppen foreslår.
- Udbygningen af nye motorvejsprojekter skal stoppes, de er klimabelastende og naturødelæggende, og landet har i forvejen et rigt vejnetværk. Statslige penge har al for længe skabt en kunstig efterspørgsel efter mere beton og asfalt i det danske landskab. [Nye beregninger viser](#) at vejafgifter fuldstændig kan fjerne trængsel på de store veje - så det argument for nye store veje kan let forsvinde. Samtidig med [indfasning af vejafgifter](#) skal der igangsættes forbedringer for den kollektive trafik og cyklister, så der kan tilbydes bilisterne gode alternativer til at benytte bilen, hvor køreturen går parallelt med den kollektive trafik til og imellem de store byer.
- Cykelstrategien skal færdiggøres, og det enorme potentiale i cyklisme skal udnyttes til gavn for både klima, sundhed og samfundsøkonomi. Eftersom gevinsterne [er 8 kr. per ekstra kørt km. på cykel](#), så skal der investeres penge i cyklisme før man bagefter kan høste gevinsterne.

- Alle landets borgere skal [sikres minimumsbetjening](#) med kollektiv mobilitet. Busser og lokaltog er vigtige i udkanten af Danmark og er via kommunale besparelser blevet udsultet i en årrække. En [reform af organiseringen af den kollektive transport](#) er nødvendig og en [takst reform](#) kan gøre kollektiv transport mere attraktiv, som det er set i udlandet.
- [Elektrificeringen af jernbanen nord for Aalborg](#) skal sættes i gang som oprindeligt planlagt. Hermed kan gods transporteres på skinner helt til Hirtshals og Frederikshavn og vejene kan undgå en masse lastbiler. For at øge kapaciteten på skinnerne nord for fjorden, skal der også bygges nogle nye krydsningsspor, så både passager- og godstrafik kan komme frem.
- Når Femern forbindelsen åbner, skal det sikres at der udover godstog [også kører mange passagertog](#), der ikke bare kører til Hamborg, men er direkte tog fra København til destinationer på op til 2.000 km afstand, både i dagtimerne og med nattog. De kommer ikke af sig selv, når den røde snor klippes til sin tid. Der skal nedsættes en ekspertgruppe, der kan rådgive regeringen, så markeds kræfter og støtte kroner bliver balanceret på bedst mulig måde, så togene til den tid kommer til at rulle til glæde for den grønne omstilling af europæisk persontransport.
- I stedet for at beklage sig over midlertidige høje handelspriser for fossil energi i transportsektoren, skal fokus hen på fordelene ved reel uafhængighed af de fossile brændstoffer. [Afgifter på benzin og diesel skal ikke falde](#), men derimod stige i takt med at vi nærmer os 2035, hvor den sidste fossile bil bliver solgt. På den facon kan markedet indstille sig på de nye og grønnere tider.

Rådet for Bæredygtig Trafik er en lille, men vigtig stemme i dette billede. Vi er en sikker "havn" for vores medlemmer, men vi er ikke mindst en lobby-gruppe, der gerne vil påvirke de beslutninger, der bliver taget på vores område og sætte den bæredygtige transport på dagsordenen. Uanset hvor meget vi kunne ønske at sidde med ved forhandlingerne, hvor vi sjældent sidder, så påvirker vi organisationer og beslutningstagere med saglig og holdningsbaseret viden. Det skal vi blive ved med. Og det kræver at vi er mange dygtige frivillige, der vil bidrage aktivt til arbejdet.

Udvalgte Retriever-omtaler i beretningsåret - RBT's synlighed i medielandskabet

Ikke så få medieomtaler i det seneste beretningsår. Vores synlighed øges.

Retriever er et digitalt søgeværktøj, som stilles til rådighed af og kan anvendes på danske folkebiblioteker, og som giver adgang avisstof og materiale i beslægtede medier. Retriever erstatter Infomedia. Man kan fx søge specifikt på Rådet for Bæredygtig Trafik i en bestemt periode, og det var, hvad jeg (Leif Kajberg) gjorde. Og det gav bonus 60 gange. Så mange gange er vi altså nævnt i den periode, som jeg søgte på: fra 20. april 2025 til 19. april 2026. Altså ét år. Sidste år var der bid 48

gange. Det går således fremad med RBT's mediedækning, og man kan vel konkludere, at vi var i medierne pænt mange gange. Vi kommer til orde i både traditionelle debatindlæg i papiraviser og disses specialtillæg. Desuden i digitale fagmagasiner og i korte TV-nyhedsindslag. Radioindslag har der derimod ikke været nogen af denne gang. Printaviserne, som vi opnår omtale i, omfatter både landsdækkende dagblade og regionale aviser. Og lokalblade. Eksemplerne på lokalbladsomtaler fylder dog ikke meget. Måske fordi vores aktiviteter og prioriteter i RBT, det som vi går ud med, i sagens natur har overvejende landsdækkende eller regional karakter og rækkevidde. Radioindslagene, der i forvejen ikke synede af meget, synes faktisk at være gledet helt ud denne gang. Der er også eksempler på, 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 grænseoverskridende togforbindelser, nattog, flyvning og lufthavnsmodstand og fatale mega-projekter og klima- og miljøskadelige anlægsprojekter som Lynetteholm og motorveje. På motorvejsområdet øges opmærksomheden fra vores side i takt med, at modstanden mod enkeltprojekter styrkes og synliggøres. Her er det helt oplagte eksempel den sjællandske tværmotorvej (Kalundborg-Næstved).

Forening kæmper for motorvej - for dem står gevinsterne nærmest i kø

Bragt i Frederiksborg Amts Avis den 16. apr. 2026. Citatklip: To trafikgrupper, Noah Trafik og foreningen Rådet for Bæredygtig Trafik, har været fremme med kritik af det 11,4 milliarder dyre trafikprojekt. De mener, at det mangler samfundsøkonomisk belæg og at der kun vil kunne opnås små tidsbesparelser for fritidsbrugere. Der peges også på negative effekter som naturødelæggelse, støj og CO2 i projektets beregninger.

25 organisationer: Demokratiet blev ikke født på Christiansborg

Bragt i Avisen Danmark 22. marts 2026. Fælles kronik. Poul Kattler er medunderskriver/medforfatter.

Til de næste transportordførere: Vi har brug for mere politisk opbakning til udlandstog

Ingeniøren PRO – Login 18. marts. Forfatter: Poul Kattler.

Danskernes nye nattog døde allerede inden første afgang

Bragt i Politiken 14. dec. 2025.

Citatklip: Poul Kattler, forperson for Rådet for Bæredygtig Trafik og med i redaktionen af Udlandstog.dk, kalder dagens nyhed for en drøm, der slukkes.

»Det er utroligt sørgeligt. Toget var allerede blevet til et forbillede, hvor afgifter fra luftfart blev brugt til at give de rejsende et godt alternativ til at flyve. Det ses alt for lidt, at politikere tænker i international transport og imødekommer behovet for starttilskud til nye ruter«.

Poul Kattler mener, at SBB-aflysningen af den kommende nye nattogsroute er et tilbageslag for nattog i Europa.

Nyt DSB-tog tager fusen på passagerer: »Det er en kæmpe opgradering«

Bragt i Politiken 9. nov. 2025

Citatklip: Ved afgang er også en gruppe toglobbyister til stede med et banner. "Nyt klimavenligt tog til udlandet!" står der, og Poul Kattler, forperson for Rådet for Bæredygtig Trafik og med i redaktionen af Udlandstog.dk, siger:

»Vi stod her også, da IC1'erne begyndte at køre, for der fejrede vi, at DSB begyndte at køre med el på ruten og fik 50 procent flere afgange. Nu er vi her for at fejre, at DSB forpligter sig til at servicere passagererne med mere opmærksomhed på udlandsrejser. Det skal DSB holdes fast på. Og også, at de forlænger ruten til Oslo og senere til Amsterdam«.

Vores egne medier

Vores **weBSITE** baeredygtigtrafik.dk har nu flere besøg end tidligere, alligevel er i gennemsnit 20 unikke besøgende per dag ikke vældig højt. Den har et meget simpelt layout og er let at ajourføre. Der er rigtig meget godt materiale at hente på hjemmesiden, ressourcer som måske engang imellem bliver overset. Mange flere kunne fx hente inspiration til indlæg og læserbreve i [vores sektion med fakta](#).

Måned	Unikke besøgende	Antal besøg	Sider	Hits	Båndbredde
Maj 2025	2059	3322	27200	43227	1.31 GB
Jun 2025	1513	3320	41734	60262	1.74 GB
Jul 2025	2527	4186	29226	48423	1.81 GB
Aug 2025	2605	4675	68877	95233	2.70 GB
Sep 2025	2942	5812	41258	59295	2.26 GB
Okt 2025	13822	17696	58979	88258	2.92 GB
Nov 2025	9086	13218	62346	105825	6.05 GB
Dec 2025	3889	6355	25098	63297	2.64 GB
Jan 2026	5890	8469	26782	58317	2.50 GB
Feb 2026	5036	7529	31534	69540	2.06 GB
Mar 2026	6371	8903	37057	145598	3.36 GB

RBT har haft travlt med at publicere nyheder på hjemmesiden. Nyhederne har typisk dannet udgangspunkt for kortere indlæg eller bemærkninger på sociale medier eller i vores nyhedsbreve.

Det skal med i billedet at RBT i praksis håndterer to andre websider, nemlig den populære Udlandstog.dk og fly-hjemmesiden bevarjordforbindelsen.dk

Udlandstog.dk har 150 unikke besøgende per dag. Bevarjordforbindelsen.dk har nogenlunde de samme besøgstal som baeredygtigtrafik.dk

Facebook

Vi publicerer mere på Facebook. Det er både opslag, vi selv laver, eller tips til hvad der kan findes andre steder, som vi henviser til. Facebook er vigtig, men det er et åbent spørgsmål om vi kan ramme andre målgrupper bedre på andre platforme - hvis vi får kræfterne til det.

Tallene nedenfor er opgjort fra 1.5. 2025 - 12.4. 2026.

263.051 Visninger ⓘ

-- fra 347 dage før



Vores e-mail nyhedsbrev

Det er blevet til 4-5 [e-mail nyhedsbreve](#) fra Leif om året. Det er værdifuldt at kunne henvise til et gratis nyhedsbrev, som er et trin på vejen til et nærmere engagement med foreningen. Der er naturligvis en del gengangere mellem foreningens medlemmer og modtagerne af nyhedsbreve. Det håndterer redaktør Leif på udmærket vis. Vi har dog stadig kun under 100 modtagere af nyhedsbrevet, så fortæl gerne andre om muligheden. Vi bruger et simpelt og robust og gratis system for at layoute og udsende e-mail nyhedsbrevene.

Organisatorisk

Bestyrelsen konstituerede sig d. 2.6. 2025 efter generalforsamlingens valg med Poul som forperson, Kjeld som næstformand, John som kasserer og Leif som sekretær. Der er holdt ni åbne bestyrelsesmøder i beretningsåret siden generalforsamlingen. Referaterne godkendes først af bestyrelsen og cirkuleres dernæst til medlemmerne - typisk inden for en uge efter mødet har fundet sted. Referaterne har sin egen karakter af nyhedsbreve, men vi har ikke systematisk styr på i hvilket omfang medlemmerne sætter pris på de gode referater. Det har fungeret godt med åbne møder, for hver gang er der gæster fra medlemskredsen. Alle møder er hybride møder, dvs. at man kan deltage på Zoom. Med lidt opmærksomhed især i det fysiske mødelokale så kan det fungere godt, og online deltagerne kan være godt inddraget. Bestyrelsen bestræber sig på at holde temamøder og har været heldige med at få nogle gode eksterne oplæg, der kunne kvalificere bestyrelsens arbejde med de konkrete politikker.

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).

Antallet af e-mails har været meget passende i beretningsåret. Nogle emner kalder på flere replikker fra medlemmerne, andre er mere orienteringsagtige.

Oplægsholder virksomhed

Poul holdt oplæg hos NJS d. 30.4. 2025 med titlen "I maskinrummet bag Udlandstog.dk"

Poul holdt oplæg på Ørestads Bibliotek d. 5.3. 2026 om togrejser.

Leif holdt oplæg på Slagelse Bibliotek 7.4. 2026 ved stiftende generalforsamling i foreningen Tværmotorvejen – NEJ TAK!.

Poul holder fire tirsdage i april 2026 dobbeltforedrag hos Folkeuniversitetet om "Teknologi og oplevelser med Verdens tog på tre kontinenter".

Samarbejde i div. netværk og 92-gruppen (Poul skriver udkast)

RBT arbejder internationalt i [Back-on-Track.eu](https://www.back-on-track.eu) og i [European Passengers Federation](https://www.europeanpassengers.com), og nationalt i Netværket for Bæredygtig Transport og i 92-gruppen.

Disse samarbejder koster mange frivillige arbejdstimer ikke mindst for forpersonen, men er en forudsætning for at påvirke politikken og indhente mere viden, som vi kan bruge - også nationalt.

92-gruppen har været central ved at påvirke Folketinget om revisionen af Klimaloven. Ved et held stoppede folketingsvalget at den snævre SVM-regering kunne gå alene med en skuffende revision, og nu er ballet muligvis åbnet for en bedre Klimalov. RBT sætter sine aftryk her.

En spændende mulighed med 92-gruppen er en konference på Christiansborg om effektive og retfærdige afgifter CO2, så vi får brudt myten om at afgifter uvilkårligt vender den tunge ende nedad. Nej, afgifter kan godt forenes med social- og regional retfærdighed. Konferencen afventer lige nu, at der dannes regering og udpeges ordførere.

European Passengers Federation giver os - ligesom Back-on-Track - indsigt i de europæiske forhold. Der udarbejdes gode positionspapirer fra EPF og holdes en årlig konference. Back-on-Track er nøje knyttet sammen med RBT bestræbelser for

at styrke europæiske jernbaner, også når man skal køre 1.500 km eller længere i tog. Det er jo sådanne afstande, vi har fra Danmark til udlandet, hvad enten det er nordpå til Lapland eller sydpå til Italien eller Spanien.

Husk at bestyrelsesmedlemmer og andre medlemmer typisk er 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!

Lidt om udvalgte politikområder

Bestyrelsen har ved beretningsårets start efter debatten på generalforsamlingen i 2025 fastlagt [et arbejdsprogram](#), og vi har forsøgt at efterleve dette i årets løb. Men vi har ikke kun holdt os til det.

RBT aktiv omkring kommunevalg og folketingsvalg

Bestyrelsen fik forud for **kommunevalget** arrangeret og afviklet et godt besøgt og særdeles udmærket valgmøde i København. Vi havde valgt at tematisere drøftelserne med indledende ekspertoplæg, og det viste sig at være en glimrende idé. Vi videodokumenterede mødet og du [kan tilgå slides og video her](#). I København var debatten om Lynetteholm vigtig, men desværre så gav valgresultatet, trods et skred til venstre, ikke et flertal for at sætte projektet i bero.

Op til **folketingsvalget** fik vi optaget to debatindlæg om de store vejanlæg, Se [debatindlæg i Klimamonitor om dette emne 16.3.26](#) eller i [Byrummonitor 19.3.26](#). Og nu, da valget er overstået arbejder vi på at få optaget et nyt indlæg om vejafgifter, trængsel og stop for nye veje til MobilityTech og i netværkets regi et indlæg til Altinget om hvad vi vil foreslå den nye transportminister giver sig i kast med. Som valg-kommentar fik vi også et debatindlæg i [Mobilitytech d. 18.3.26](#) om internationale tog.

Bidrag til antologi

RBT's forperson skrev et bidrag til en antologi i bogform samlet af Klimapåmindelsen. Den er tænkt som et forsøg på at samle noget af al den viden og refleksion op, som er kommet til udtryk i de mange oplæg, der i syv år har været givet på Klimapåmindelsens gademøder foran Christiansborg. Der har været over 130 oplæg, og af disse er 40 bearbejdet og bragt i antologien, heraf et par stykker fra os. Overskriften var: "Det går ikke let med transportens klima-omstilling." [Se omtale heraf og læs selve indlægget](#).

Bilisme og vejanlæg

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

Det er der tilsyneladende ikke. Det skyldes i høj grad at store vejanlæg betales af staten. Det er en form for tag-selv bord for vejlobbyen.

Vi udsendte derfor denne opfordring i starten af 2026

<https://baeredygtigtrafik.dk/danmark-har-store-veje-nok/>

Vi har været aktive i arbejdet mod en motorvej (Tværmotorvej) Næstved-Slagelse-Kalundborg.

Her er [vores udmelding](#) og her en til [om en Tværmotorvej](#).

Her er vores [protest mod store vejudvidelser af Ring 4 NORD](#)

Her en vores [udmelding om favorisering af biltrafikken gennem massive afgiftslettelser](#)

Til Transportudvalget

Biltrafikken er gennem mange år eksploderet - især på grund af massive afgiftslettelser. Denne udvikling vil fortsætte, hvis Folketinget ikke indfører højere bilafgifter.

Prognoserne viser omkring 3,8 millioner biler i 2035, hvis politikken ikke ændres. Det er op mod 1 million flere end i dag. Vi mener derfor at bilbeskatningen må genoprettes både af hensyn til miljø, trængsel, parkeringsbelastning og samfundsøkonomi.

Det bør f.eks. være slut med, at de fleste elbiler ikke betaler registreringsafgift og derfor end ikke bidrager til at betale de omkostninger, som de påfører samfundet. De indtægter, som samfundet har mistet i registreringsafgift, forventes i 2025 at blive ca. 19 mia. kr. sammenlignet med 2007.

Hvis man sammenligner afgiftsbeløbet for perioden fra 2008 og frem til 2025 med afgiftsbeløbet i 2007, har samfundet - i løbende priser - fået reduceret indtægten fra registreringsafgiften med 167,7 mia. kr. i nævnte periode.

Dette afgiftstab er opstået på grund af generel nedsættelse af registreringsafgiften siden 2007 samt afgiftsfritagelsen for næsten alle elbiler. Dette afgiftstab har endda fundet sted samtidig med, at der er sket en kraftig forøgelse af bilsalget og størrelsen af bilerne, og i en periode (bortset fra enkelte år), hvor mange borgere er blevet meget rigere.

Et lovforslag til stor skade for liv, klima og miljø i byerne

Høringssvar til Forslag til lov om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v. og lov om private fællesveje. [Se vores høringssvar](#). Desværre var et revideret forslag stadig uacceptabelt.

Derfor her [et yderligere høringssvar](#) til det nye forslag.

Der virker som om modstanden mod nye store vejanlæg, parkeringsanlæg og andre store anlæg, som en Kattgatforbindelse er stigende. Modstanden kommer bl.a. til udtryk i en stribe facebooksider. Her er et udsnit af disse:

Her vores egen hjemmeside: <https://baeredygtigtrafik.dk/> og facebookside:

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

Jyder mod overflødige motorveje. Hjemmeside: <https://jmom.dk/> og facebookside:

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

Hærvejsmotorvej Hvorfor ? <https://www.facebook.com/groups/626521797737094>

Egholms Venner. Bevar Egholm som en ø <https://www.facebook.com/groups/55158325983>

Nej til Ring 5 <https://www.facebook.com/groups/363634164188912>

Dantes Plads - mod p-anlæg under Dantes Plads

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

Nej til motorvej til Frederikssund <https://www.facebook.com/groups/645847830018195>

Kattegatforbindelse. Nej tak <https://kattegatforbindelsenejtak.dk/>

Nej til Tværmotorvej Næstved-Slagelse-Kalundborg

<https://www.facebook.com/groups/586732060234410>

NOAH og NOAH-Trafik <https://www.facebook.com/miljoebevaegelsennoah>

Jernbanernes tilstand

Jernbanen i Danmark har det ikke nemt. Trods løbende moderniseringer af både infrastruktur og indkøb af nyt materiel, fungerer det ikke uden problemer med forsinkelser og aflysninger af tog. Det er samtidig et problem, at de mange ombygningsarbejder medfører at dele af, eller hele banestrækninger og stationer, lukkes ned i lange perioder mens der arbejdes, så folk må køres med togbusser, der ikke har samme komfort som togene og bruger længere tid på kørslen. I mange andre lande kan man godt finde ud af at arbejde og køre tog på samme tid.

Det er noget vi har kommenteret i et hørings svar til Banedanmarks Netreddegørelse, men som de ikke har forholdt sig til.

Der mangler også spor til at udbygge godstrafikken på jernbanen, men også her er det Banedanmark, der prioriterer at spare spor væk frem for at tilbyde brugen til potentielle godsoperatører. Og de findes.

Der blev sidste år vedtaget nye love om regelsaneringer på jernbaneområdet, der gerne skulle medvirke til, at der kan ske billigere og hurtigere infrastrukturprojekter, da ikke alle baner behøver at følge de regler, som gælder for det europæiske hovednet.

Der er i løbet af 2025 flere gange kommet angreb på jernbanen, også fra staten selv ved departementschefen i Transportministeriet, der har fået lavet nogle regnestykker, der fortæller at jernbaner er dyre mens veje er billige. Også bus- og taxivognmændenes organisation, DPT, har foreslået både lukninger af en masse stationer og af enkelte jernbanestrækninger.

Det er også et problem, at operatøren af en stor del af de statslige regionale jernbanestrækninger, GoCollective, ikke har vist sig ansvarlig nok i deres drift. Mange gamle og nedslidte tog har medført massive aflysninger af tog, og det har nu fået Transportministeren til at opsig kontrakten før udløb. Hvad der så skal ske vides endnu

ikke, men der forhandles med DSB om at overtage trafikken, til der kommer et nyt udbud af den.

Situationen omkring letbanerne i Danmark

Det går godt for letbanerne i Danmark. Hovedstadens Letbane åbnede deres 1. etape fra Ishøj til Rødovre i oktober, og resten af strækningen til Lundtofte åbner til august 2026. Og i både Aarhus og Odense er der nu vedtaget udvidelser af letbanenettene med nye etaper. Og der købes mere materiel til de mange folk, der er begyndt at bruge letbanerne.

Kun i København går det ikke så godt. Københavns Kommune besluttede sidste år at droppe letbaner i de kommende undersøgelser af bedre kollektiv trafik i en række korridorer. Herunder Nørrebrogade - Frederikssundsvej ud til Herlev og Gladsaxe, hvor man tidligere havde letbaner med. Nu vil der kun blive set på metro og busløsninger.

Vi har her lavet et hørings svar om den foreslåede metrolinje M5 til Lynetteholmen:

<https://baeredygtigtrafik.dk/m5-er-ikke-det-som-hovedstaden-har-brug-for/>

Omkring letbaner samarbejder vi med foreningen [Letbaner.dk](http://letbaner.dk), der har lavet flere forslag til nye letbaner.

Arbejdet med internationale tog

Det europæiske politiske niveau arbejder desværre ikke systematisk med at flytte flypassagerer til tog. Der er ingen samlet koordination, endsige håndfaste politiske udmeldinger. Det overlades til markedet at bestemme tempo og udbud af sidde- og sovepladser i de langdistancetog, der krydser grænserne.

Det er selvfølgelig dejligt at der er nogle markante private togoperatører, der satser på nattog, som Snälltåget, European Sleeper og RDC. Men problemet er, at disse bestræbelser ikke kan sætte nær nok nye ruter i gang, hverken om dagen eller om natten. Politikerne bør ikke gemme sig bag de få positive historier, men bør se de store linjer og se, at der skal politisk handling til for at få togene til at gaffe ind på luftfarten. De mange virkemidler står i kø for at blive anvendt. Se [udmelding fra RBT](#) om dette.

Et underudvalg i RBT har arbejdet hårdt på et politisk projekt, der peger frem mod en fremtid med forhåbentlig flere tog fra Danmark til udlandet. Der er udarbejdet en oversigt over muligheder med internationale tog efter Femern baseret på mulige rejsetider og på allerede i dag eksisterende teknologi med udgangspunkt i nuværende rejsetider fra Hamborg.

Ideen er først og fremmest at vise muligheder for/med direkte tog uden skift efter Femern som attraktivt alternativ til danskernes mange flyrejser langt væk.

Vi peger på de mange muligheder med Femern-forbindelsen i håb om, at mange bliver realiseret af DSB eller andre operatører omkring København.

Femern giver nye muligheder for direkte tog mellem nærliggende hovedstæder eller storbyer sydpå og klimavenlige alternativer til vores mange flyrejser.

Projektets grafik er eksternt finansieret (med meget små midler, herunder med tak til 1. maj fonden). I praksis har vores venligtsindede grafiker arbejdet næsten gratis.

Vi håber både at kunne påvirke offentligheden, fx gennem god omtale i Politikens Rejse-sektion (og digitalt på politiken.dk - positiv kontakt er i gang) og politisk ved påvirkning af det nye Transportudvalg.

"Partnerskab for international togturisme"

Rådet for Bæredygtig Trafik er blevet inviteret ind i et lovende samarbejde, som har fået en fire års bevilling (2026-29) fra Københavns Kommune (initiativ fra SF's Rasmus Steenberger). RBT's forperson er indsat i partnerskabet og har bidraget til sekretariatets fact finding og givet ideer til hvad partnerskabet kan arbejde med i de fire første år. Se [kommissorium](#) for arbejdet.

Deltagelse i Indre By Lokaludvalg og Miljøpunkt Indre By & Christianshavn

RBT's næstformand Kjeld A. Larsen blev i februar 2026 genvalgt for femte gang som medlem af Indre By Lokaludvalg. Indvalg af tre unge kvinder til lokaludvalget betyder en kraftig foryngelse, som formodentlig kan bidrage til en mere bæredygtig og grøn udviklingsretning i bydelen. Lokaludvalget har tillige valgt ny formand i skikkelse af Åge Staghøj. Ved kommunevalget i november 2025 blev Det Konservative Folkeparti bydelens største parti, efterfulgt af Enhedslisten og SF. De nyvalgte medlemmer, herunder de politisk udpegede, tillige med lokaludvalgets mange aktiviteter kan [ses på lokaludvalgets hjemmeside via linket](#).

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 den nu til Klima-, Miljø- og Teknikforvaltning omdøbte forvaltning.

Kjeld deltager i lokaludvalgets to største underudvalg: Byudviklingsgruppen og Miljøgruppen, som samarbejder med bestyrelsen i Miljøpunkt Indre By & Christianshavn. Bestyrelsesmedlem i RBT Hanne Dalhoff Knudsen har afløst Kjeld i Miljøpunktets bestyrelse.

Blandt de vigtigste fokusområder i det forløbne år har været byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen, butikslivets tilbagegang, stormflodssikring i samarbejde med Christianshavns Lokaludvalg, den voldsomme turismeudvikling kombineret med Airbnb og anden korttidsudlejning med ledsagende tung turisttrafik, problemer forbundet med cykeludlejning, natteliv og udeservering, Den Grønne Boulevard, bypark i Vesterbro Passage, By & Havns dominans over havnefronten, DSB's planer for overdækning af banegårdsgraven ved Vesterport, Paladsteatrets ombygning og

trafik i Frederiksstaden. Lokaludvalget har afholdt en lang række borgermøder om hovedparten af de omtalte temaer.

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.