

Information fra RBT til medlemmerne af Transportudvalget i forlængelse af og som supplement til Transportministeriets egen introduktion

Kjeld A. Larsen og Leif Kajberg

Rådet for bæredygtig trafik

februar 2023

A 10-Point Plan to Cut Oil Use

Immediate actions in advanced economies can cut oil demand by 2.7 million barrels a day in the next 4 months.

Action 1



Reduce speed limits on highways by at least 10 km/h

Impact: Saves around 290 kb/d of oil use from cars, and an additional 140 kb/d from trucks.

Action 2



Work from home up to three days a week where possible

Impact: One day a week saves around 170 kb/d; three days saves around 500 kb/d.

Action 3



Car-free Sundays in cities

Impact: Every Sunday saves around 380 kb/d; one Sunday a month saves 95 kb/d.

Action 4



Make the use of public transport cheaper and incentivise micro-mobility, walking and cycling

Impact: Saves around 330 kb/d.

Action 5



Alternate private car access to roads in large cities

Impact: Saves around 210 kb/d.

Action 6



Increase car sharing and adopt practices to reduce fuel use

Impact: Saves around 470 kb/d.

Action 7



Promote efficient driving for freight trucks and delivery of goods

Impact: Saves around 320 kb/d.

Action 8



Using high-speed and night trains instead of planes where possible

Impact: Saves around 40 kb/d.

Action 9



Avoid business air travel where alternative options exist

Impact: Saves around 260 kb/d.

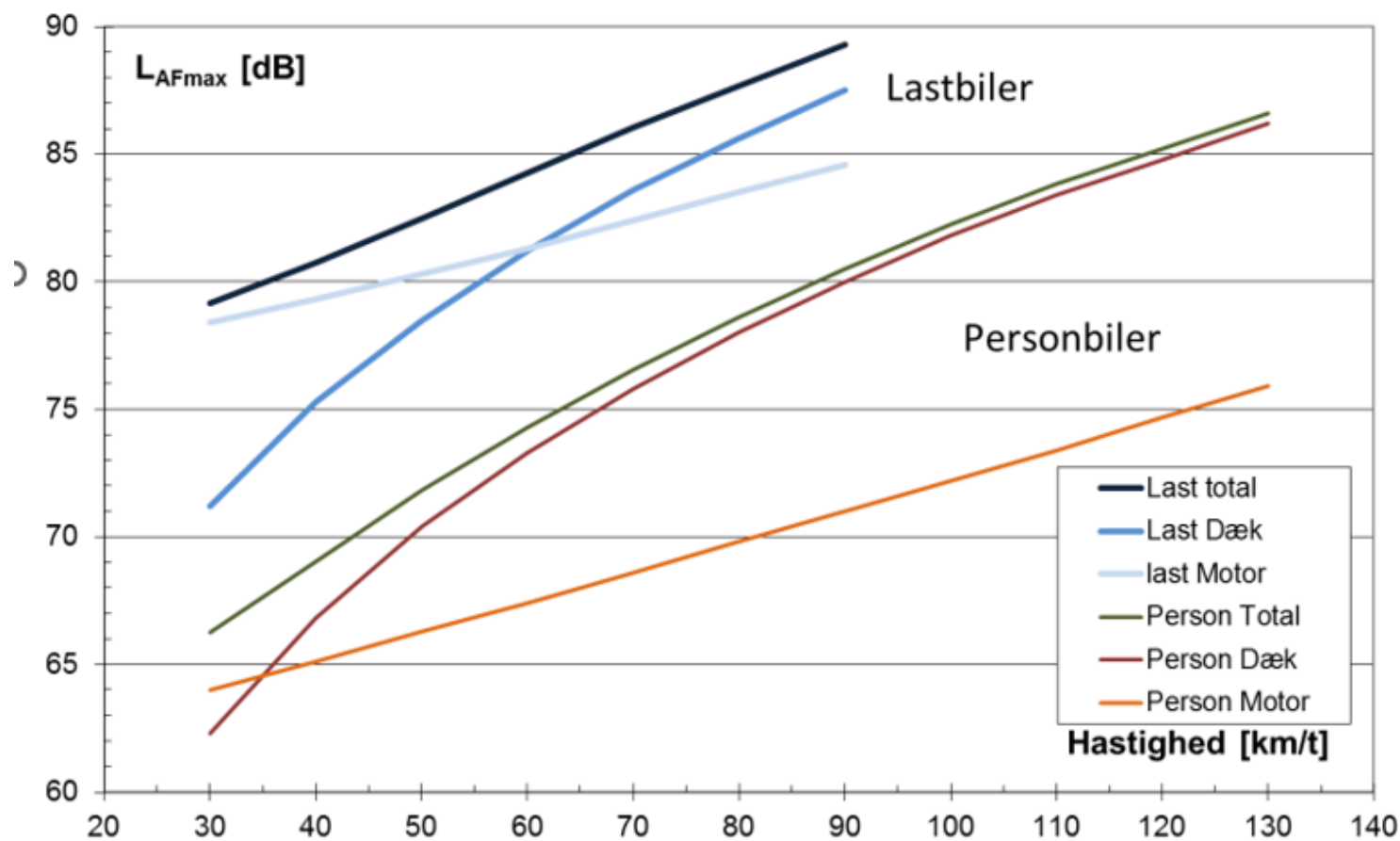
Action 10



Reinforce the adoption of electric and more efficient vehicles

Impact: Saves around 100 kb/d.

Sammenhæng mellem støj og fart



- Jo højere fart, desto mere støj
- Lastbiler udsender mere støj end personbiler
- På grafen ses motorstøj, dæk-vejbanestøj og det samlede støjniveau for personbiler og lastbiler
- Motorstøj er kun dominerende ved lave hastigheder (op til 35 og 60 km/t) for både person- og lastbiler

Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse: 58 dB

Kilde: Støjhandlingsplan for statens veje 2018-2023

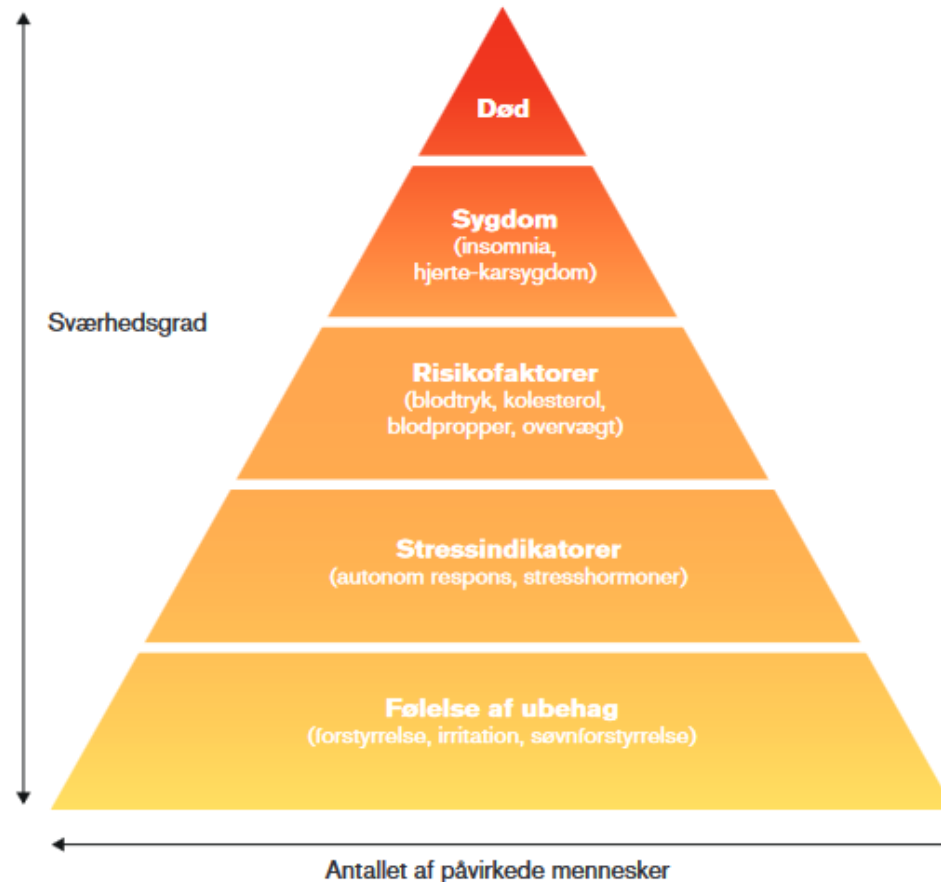
WHO's forslag til støjgrænse: 53 dB

Antal støjbelastede boliger

Nr.	Kommunenavn	Antal boliger			I alt
		58-63 dB	63-68 dB	Over 68 dB	
147	Frederiksberg	445	110	31	586
157	Gentofte	2.127	590	504	3.221
159	Gladsaxe	6.348	1.537	234	8.119
163	Herlev	575	53	0	628
167	Hvidovre	5.855	1.708	361	7.924
101	København	1.972	1.107	1.343	4.422
175	Rødovre	1.502	181	93	1.776
185	Tårnby	0	0	0	0

Helbredseffekter ved støjpåvirkning

Ifølge WHO kan trafikstøj medføre gener og helbredseffekter som kommunikationsbesvær, hovedpine, søvnbesvær, stress, forøget blodtryk, forøget risiko for hjertesygdomme, tinnitus m.m. – ca. 300-500 dødsfald om året



Figur 5. Effektpyramiden for støj ¹.

¹ Good practice guide on noise exposure and potential health effects, EEA Technical report No 11/2010.



Forslag til næste linje til Hovedstadens Letbaner

Ballerup - Kastrup Lufthavn

- Mest belastede buslinje 5C
- Industri: Lautruppark og Herlev
- Boliger: Brønshøj og Amagerbro
- Støtte til Tingbjerg og Nørrebro
- **Aflaster metro i havnesnittet**
- Føder lufthavn og 12 stationer
- Kan bygges færdig til 2030 hvis processen startes nu



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

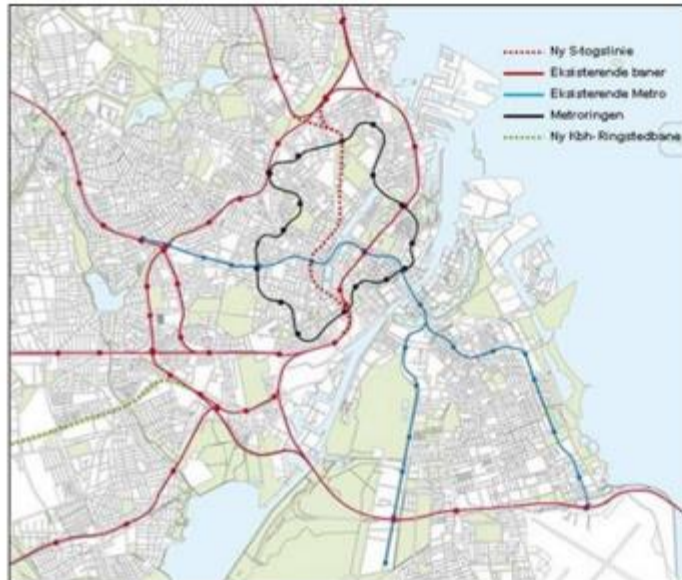
<https://baeredygtigtrafik.dk/>

NY S-BANETUNNEL - i stedet for Metro Den gavner hele hovedstadsområdet

For betjeningen af især Rigshospitalet vil en direkte banebetjening fra hele det øvrige hovedstadsområde være at foretrække frem for en skifteforbindelse med metro.

Vi anbefaler derfor en ny S-banetunnel, som foreslået af DTU og senere i en justeret form af Ekspresgruppen.

Vi foretrækker linjeføringen som foreslået af DTU, der på samme måde som forslaget til en metro har stationer ved Hovedbanegården, Forum og Rigshospitalet.



En ny S-banetunnel vil udover en direkte forbindelse fra hele hovedstadsområdet til Rigshospitalet give mulighed for en fordobling af antallet af afgang på hele S-banen og kunne tiltrække mange bilister til den kollektive trafik. Og derved medføre en betydelig fredeliggørelse af vejnettet i hele Københavns Kommune.



Læs Rådet for Bæredygtig Trafiks hørings svar om metrolinje 5

Elbiler er ikke altid en gevinst for klimaet, nogle bliver det aldrig

LARS FROM OG KLAUS DOHM

Jyllands-Posten 8. august 2022

Professor Peter Lindgren fra CGC Aarhus Universitet, som holder til i AU-Btech i Herning, er hovedmanden bag et større såkaldt litteraturstudie om, hvor grønne elbiler reelt er. Han understreger, at bilkøberne skal tænke sig godt om:

»Ifølge vores undersøgelse er der flere eksempler, hvor det – ud fra et rent CO₂-perspektiv – ikke kan betale sig at købe en ny elbil i stedet for at beholde en eksisterende benzin- eller dieselbil. Især fordi elbilen allerede har sat et meget stort CO₂-aftryk, inden den nogensinde kommer på gaden,« forklarer han.

Batteriet er den enkeltdel, det kræver mest CO₂ at fremstille. Og jo større batteriet er, jo mere CO₂ udledes der ved produktionen.

Ifølge Peter Lindgren er det afgørende, hvor mange km, man kører i sin bil. Jo flere km, jo bedre vil det være for klimaet at skifte til en elbil. Men kører man under 3.000 km om året, bliver det – ifølge forskerne – aldrig nogen god klimamæssig idé at køre elbil frem for benzin- eller dieselbil.

»Mange har ikke forstået, at hvis de køber en elbil, så sender det umiddelbart mindst 12-15 tons CO₂ ud i atmosfæren. Hvis man nu beholdt den gamle bil to-tre år mere, så ville man vente med at udlede de mange tons CO₂, der udledes ved at producere elbilen,« påpeger Peter Lindgren.

Østhavnsprojektet: Ændringer i trafik 2050 vs 2015

Fremskrivninger fra Vejdirektoratet 2020 (østlig ringvej):

- 82 % stigning i biltrafik på Helsingørmotorvejen
- 91 % stigning i biltrafik på Lyngbyvejen (samlet)

Fremskrivninger fra Sund & Bælt 2022 (SMV'en):

- 73 % stigning i biltrafik Helsingørmotorvej
- 223 % stigning i lastbiltrafik på Helsingørmotorvej
- 31 % stigning i biltrafik på Lyngbyvejen (bygrænse)
- 86 % stigning i lastbiltrafik på Lyngbyvejen (bygrænse)



Hvorfor bør Lynetteholm-projektet stoppes?

Kjeld A. Larsen Ing/MobilityTech 7. december 2022

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

»Samlet set vurderes det, at en realisering af planens elementer kan have en irreversibel negativ klimapåvirkning, som har et stort omfang og er af langvarig karakter.«

Derudover vil hele Østhavns-projektet forøge trafikken i Københavns kommune, ”stjæle” godt 28.000 arbejdspladser og snuppe en befolkning på godt 46.000 personer fra den øvrige hovedstadsregion i perioden frem til 2070. Og endelig er en vigtig forudsætning for Lynetteholm, selvfinansiering, gået fløjten.

Opfordring

Brug al den åndelige og fysiske energi på at kystsikre Øresund og Køge Bugt frem for at opføre en by i Øresund. RBT vil foretrække 0-alternativet som udgangspunkt for hovedstads-regionens kommende byudvikling, en udvikling som tilgodeser en mere lige fordeling af befolkning og arbejdspladser mellem de implicerede kommuner, og som skal tage udgangspunkt i en reduceret biltrafik.

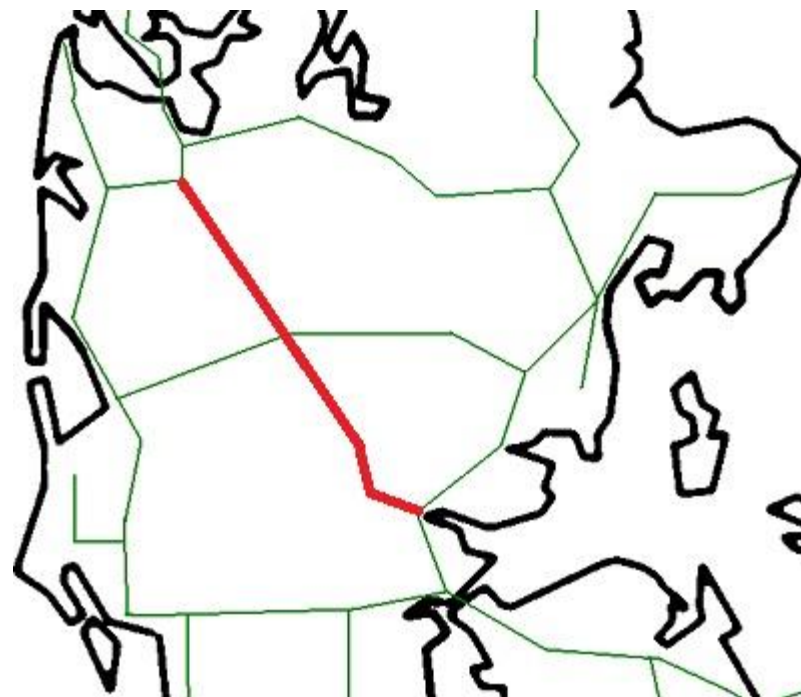
Man kan undre sig over, hvor forstadskommunernes stemme bliver af i denne sammenhæng.

Jernbanen skal have et løft!

De direkte forbindelser fra Jylland (inklusive Thisted) via "den skrå bane" (Struer-Vejle) i Jylland er en vigtig prioritet!

DSB skal fortsat være operatør, fremadrettet, på denne strækning og tilbyde hyppige lyntogsforbindelser mellem landsdelene

I februar 2021 fremsendte togengagerede enkeltpersoner forslag om at øge togkapaciteten på "den skrå bane", Struer-Vejle. Præsenteret på samråd med daværende transportminister Benny Engelbrecht den 23. februar 2021 (artikel i Vejle Amts Folkeblad 18.02.2021)



Det haster med dobbeltsporet i Sønderjylland!

Dobbeltsporet mellem Padborg og Tinglev bør fremrykkes! Padborg-Tinglev er den eneste delstrækning på hovedstrækningen mellem Finland og Sicilien, hvor der kun er et enkelt spor!

Arkivfoto: Mette Thomsen



Giv nattoget prioritet!

Og så skal der ske noget på nattogsfronten. Poul Kattler, Rådet for Bæredygtig Trafiks forperson, begrunder i en debatkommentar i Klimamonitor (et magasin under mediehuset Politiken) rationalet bag nattog med klimapolitiske øjne. Mere politisk bevågenhed over for denne oplagte transportform!

<https://klimamonitor.dk/debat/art9192859/Nattog-skal-erstatte-flyvture-men-det-kr%C3%A6ver-politisk-hj%C3%A6lp>



Takstreform for den kollektive Trafik!

Dansk Industri (DI) har for kort tid siden meldt ud om behovet for at styrke den kollektive transport og behovet for en takstreform, der gør det mere attraktivt at bruge den kollektive transport. Se og læs udredningen *Fremtidens takster og billetprodukter i den kollektive trafik – diskussionsoplæg udarbejdet for DI Transport*. Januar 2023.

Analysen kan downloades fra DI Transports hjemmeside:

<https://www.danskindustri.dk/brancher/di-transport/analysearkiv/brancheanalyser/2023/1/enkle-priser-og-produkter-kan-give-passagerfremgang-i-den-kollektive-trafik/>

Det bør være obligatorisk at oplyse om CO₂-udledningen i anlægsfasen af nye byggeprojekter

LÆSERBREV

Af Anders Jensen, Helena Udsen og Ejvind Spence

Hhv. centerleder i Miljøpunkt Nørrebro, aktivist i Klimabevægelsen og aktivist i Den Grønne Ungdomsbevægelse

Når der bygges i Danmark, bruges der store mængder CO₂-udledende stål og beton, men disse udledninger tages ikke med i betragtning, når politikerne træffer beslutninger.

Det så vi i vinterens store drama om infrastrukturplanen, hvor Folketinget traf beslutning om investeringer for over 60 milliarder kroner i motorveje uden at ane, hvor meget CO₂ der vil blive udledt ved at anlægge motorvejene.

Et flertal i Folketinget mente efterfølgende, at ministeren vildledte om udledningerne, og han valgte derfor at gå af som minister efter et flertal i Folke-

tinget udtrykte mistillid til ham.

I København er klimaet helt i top på den politiske dagsorden, og byen er berømt for sin Klimaplan KBH 2025. Men planen har nogle af de samme mangler som infrastrukturplanen.

Københavns Kommune har sammen med sine selskaber – Metroselskabet, By & Havn og Høfor – en enorm anlægsportefølje, men udledningerne herfra indgår slet ikke i klimaplanen og er dermed ukendte for politikerne. København og selskaberne tilsammen er Danmarks suverænt største bygherre – og dermed formodentlig også den klart største udleder af CO₂.

I sagen om infrastrukturplanen har flere politikere været ude at sige, at hvis man havde kendt til udledningerne af CO₂, da man vedtog planen, så kunne planen have set anderledes ud. Det er både et problem for klimaet og demokratiet, at poli-

tikere kan føle sig presset til at vedtage projekter, uden at være oplyste om konsekvenserne.

Borgerrepræsentationen i København har derfor et ansvar for at sikre, at man politisk er fuldt ud oplyst om konsekvenserne ved at blåstemple de meget store anlægsporteføljer. Vi vil derfor anbefale Borgerrepræsentationen at vedtage grønne ejerstrategier for sine selskaber, der fra starten pålægger selskaberne at beregne CO₂-udledninger fra foreslåede projekter – inklusive udledninger i anlægsfasen.

Så kan politikerne løbende følge med i, hvad det har af konsekvenser for klimaet, når der skal vælges mellem forskellige løsninger inden for forsyning og infrastruktur. Det skylder de klimaet og ikke mindst demokratiet.

Stil krav til bygherrer om opstilling og fremlæggelse af divhusgasregnskab i forbindelse med anlægsarbejder og jordtransport, herunder transportveje
Information 19. april 2022