



Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk

København, den 14. februar 2023

Folketinget, Transportudvalget

Vigtige klip til Folketingets Transportudvalg (TRU)

Rådet for Bæredygtig Trafik er vidende om, at I af transportministeren har modtaget en briefing, der søger at give jer et factsbetonet overblik over transportsektoren og dens organisering og samtidig identificerer en række transportpolitiske problemstillinger og udfordringer. Briefingen fandt sted på to introduktionsmøder den 18. og den 25. januar 2023.

Vi vil gerne supplere Transportministeriets summariske kortlægning af det aktuelle danske transportlandskab med et fokuseret baggrundsmateriale, som formidler vores synspunkter på, hvordan vi bedst udbygger og fremmer klimavenlig transport. Vi har givet dette supplerende oplysende materiale fra vores side overskriften **vigtige klip til TRU**. Materialet omfatter 15 PowerPoint slides. Det er fra vores side tænkt som et supplement til det materiale, I som medlemmer af det nye TRU har modtaget fra Ministeriet.

Lidt om indholdet af de 15 slides

Det er helt oplagt at starte med Det Internationale Energiagenturs opstilling og korte præsentation af en 10-punktsplan sigtende mod at reducere transportens energiforbrug (fossile brændstoffer). Og der er meget mere end bilfrie søndage, et glimrende virkemiddel for øvrigt, i den foreslåede værktøjskasse. Vi kommer også omkring den motoriserede transports sundhedsskadelige virkninger. I forlængelse heraf har vi en figur, der viser helbredseffekter ved støjpåvirkning. Bilkørslen må derfor nedbringes markant, og vi foreslår derfor anlæggelse af skinnebåren trafik. Det er i vores optik en vigtig prioritet. En slide viser, hvordan Hovedstadens Letbane kan udbygges

med en ny linje. Vi foreslår ligeledes en ny S-banetunnel, i stedet for en fortsat udbygning metro. En figur viser linjeføringen. Og så synes vi, at der er behov for en fornyet diskussion af elbiler. For hvor "grønne" er de egentlig, elbilerne? Og så er det os magtpåliggende at få vist, hvor voldsom væksten i fossilbiler i København og omegnskommuner egentlig er. En graf med Vejdirektoratets fremskrivninger (2020) og Sund og Bælts fremskrivninger (2022) viser den planlagte Østlige Ringvejs indvirkning på biltrafikkens omfang nord for København og forudsætte vækst på det københavnske motorvejssystem. Det peger for os i retning af en nytænkning og markant omlægning af transportpolitikken. Og det fører os til det stærkt kritisable Lynetteholmen-projekt, som simpelt hen bør stoppes. Vi går også ind for, at anlæg af nye transportinfrastruktur-projekters CO2-udledninger kortlægges og trækkes frem i lyset.

Og så argumenterer vi for, at jernbanerne skal have et løft, der batter noget. Og der er meget at hanke op i, lige fra lokalbaner og letbaneprojekter til højhastighedstog. Mange udbygningsprojekter trænger sig på. Togfonden skal genbesøges. Men her og nu vil vi pege på opprioritering af de direkte togforbindelser mellem landsdelene. Der skal være lyntog fra Jylland til hovedstaden, som kan konkurrere med indenrigsfly og biltrafik. Debatindlæg, der argumenterer for bevarelse og udbygning af de direkte togforbindelser: <https://dagbladet-holstebro-struer.dk/debat/dsb-der-vil-fortsat-vaere-direkte-tog-til-koebenhavn> Vi bakker op om "Forslag til styrkelse af togtrafikken til og fra Midt- og Vestjylland" fremsat af Tommy O. Jensen og Jørgen Gade; forslaget er allerede tilstillet Folketingets TRU: <https://www.ft.dk/samling/20222/almdel/TRU/bilag/62/2651880.pdf> Og mere gods skal overflyttes fra vej til bane. Men det kræver bl.a., at flaskehalsen Tinglev-Padborg fjernes ved at etablere dobbeltspor på den nuværende enkeltsporede strækning. Vi må heller ikke glemme nattogforbindelserne. Se Poul Kattlers debatkommentar: <https://klimamonitor.dk/debat/art9192859/Nattog-skal-erstatte-flyveturemen-det-kr%C3%A6ver-politisk-hj%C3%A6lp> Udfordringen er desuden at sikre en markant billiggørelse af den kollektive transport. Og her foreligger der en interessant udredning udarbejdet af Incentive for Dansk Industri (DI). 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/>

Endelig er det vigtigt at påpege, at Banedanmarks renoveringsregime med langvarige strækingsnedlukninger og den langt fra gnidningsfri udrulning af signalsystemet desværre kan være betydelige barrierer. Og det er noget, der kræver politisk opmærksomhed og handling.

Hvem er vi?

Og lidt om, hvem vi er: Rådet for Bæredygtig Trafik (RBT) har base i København, men vores aktiviteter dækker Danmark generelt. Vi er et transportpolitisk græsrodsforum, en NGO. Vi synliggør, arbejder med og udtaler os om en bred vifte af problemstillinger og udfordringer inden for bæredygtig transport og arbejdet med at gøre transportsektoren grønnere og klimavenlig ved at investere i ganginfrastruktur, cykelinfrastruktur og opprioritering af anlæg af infrastruktur til skinnebåren trafik. Vores hovedfokus er Danmark, men vi er også meget fokuserede på de grænseoverskridende togforbindelser i Norden og i EU-landene (og ikke mindst nattog). Samtidig er vi stærkt kritisk over for udvidelse af luftfartskapaciteten i Danmark.

Rådet for Bæredygtig Transport hjemmeside: <https://baeredygtigtrafik.dk/>

Med venlig hilsen

Leif Kajberg (sekretær)
Rådet for Bæredygtig Trafik
2964 5164

Kjeld A. Larsen (næstformand)
Rådet for Bæredygtig Trafik
4050 1761