

Værksted for udarbejdelse af NGO'ernes visionære plan for trafikinfrastruktur på Sjælland den 11. januar 2010: Referatnoter.

Der blev givet oplæg ved *Kjeld A. Larsen* (Rådet for bæredygtig trafik RBT), *Ivan Lund Pedersen* (RBT) og *Morten Engelbrecht* (Letbaner.dk).

Kjeld A. Larsens indledende oplæg affødte spørgsmål og bemærkninger om fingerplanen, dens baggrund, dens oprindelse og kendte personer, som stod bag.

Ivan Lund Pedersens oplæg gik på de forskellige forslag til havnetunnel i København. I forlængelse heraf supplerende bemærkninger om trængselsafgifter og betalingsringe og scenarier for reduktion i bilkørselsvolumenet ved denne type foranstaltninger.

Morten Engelbrechts præsentation, understøttet af video om letbanen i Strasbourg, affødte ligeledes en række spørgsmål og bemærkninger. Eksempelvis spørgsmål, der gik på elbusser/sporbusser, vil de ikke have samme attraktivitet og kapacitet og sikre større rejsehastighed? Og være bedre end busalternativet? Og er sammenligningen med metro og den generelle fremhævelse af letbanernes styrkesider fair? Påpeget, at letbaner kan fungere som tilbringerlinier til kommende udvidet metro. Et andet aspekt er de mange tusind pendlere i byen, i Storkøbenhavn, hver morgen, og problemet med jernbanen som kapacitetsmæssigt alternativ (virker uflexibel og er fravalgt af mange). Og hvordan med letbaner som kombi-alternativ? Ikke realistisk med samdrift af letbaner og tog med fælles infrastruktur i Danmark som man kender det i fx Tyskland. Desværre er letbaneudsigterne i København ikke de bedste, der mangler ildsjæle i modsætning til Odense og Århus.

Efter oplæggene blev der taget hul på idéudvekslingerne og de uformelle diskussioner om arbejdsformer i fremtidsværkstedet, definering af mål, vægtning af emner, de slutresultater og produkter, der bør stiles mod, processer, terminer m.v. Der fremkom en lang række idéer, indspil, overvejelser og konkrete forslag:

Den grønne dimensions inddragelse, byfortætningsmodeller, mulighederne for at arbejde tværsektorielt med transportproblemerne blev kort drøftet. Det blev peget på *transition towns*-konceptet, med omstilling til bæredygtighed inden for enkeltsektorer (fødevarer, lokal fødevarerproduktion, varetransport, byggeri m.m.), som vinder hastigt frem i fx England og New Zealand. En mulighed i denne sammenhæng er således at arbejde med at formulere input til bæredygtighedsstimulerende byplanlægning og i forbindelse hermed hensigtsmæssig lokalisering af arbejdspladser og boliger. En relateret relevant dagsorden er her, hvordan transporten kan optimeres, og hvordan transportbehov kan reduceres; det drejer sig altså her også om et *kulturelt* problem.

Forslag om en gruppe, der arbejder med løsning af pendlerproblemer, søger at opstille alternativer på kort og på lang sigt og som ikke forudsætter/opererer med en 50-års tidshorisont. Hjemmearbejdspladser, pendlerbusser, generere nye og innovative idéer/løsningsforslag, der matcher bilpendlernes mønstre og adfærd og søger at tage

højde for disse. Gerne aflivelse af hellige køer. Til en start kunne man indlede med en kortlægning af, hvor pendlere befinder sig.

Andre grupper kunne beskæftige sig med emner som tog, letbaner, cykling og cykelruter. På den anden side - det var et synspunkt, som kom frem - bør vi måske undgå at *sektorisere* vores arbejdsgrupper. Vi kunne stile mod at etablere et samlet billede med sammenhængskraft, som ikke ender op i delprojekter. Men det kunne være en god idé, var der en, som fremhævede, at etablere en *omstigningsgruppe*, eller koblingsgruppe, som kan udmønte detaljer, sagforhold og specifikke problemstillinger i koncepter og modeller. Fastholdelsen af helhedsperspektivet er af central betydning.

Omstigningsgruppen blev af flere set som et forfriskende element. Men, blev der også gjort opmærksom på, det overordnede kan udmærket kombineres med specialgrupper. Der var således tilslutning til at operere med undergrupper, dvs. en gruppebaseret arbejdsform. Grupperne kunne forberede input til det store forum. Det udvidede forum mødes således lejlighedsvis og baserer sin virksomhed på arbejdet i de mindre grupper. En af specialgrupperne kunne kigge på forskellige typer trafikanter, eksempelvis skolesøgende børn og unge og deres mobilitet/mobilitetsmønstre plus skolecykelruter.

I øvrigt er der meget godt nyt fra cykelfronten, oplyste repræsentanten fra Dansk Cyklist Forbund. I Cyklistforbundet er der omfattende vidensressourcer, der kan trækkes på, man har etableret cykelambassade, og Københavns kommune går meget seriøst til værks, når det gælder cykelplanlægning og -politik, etablering af særlige cykeltracéer mv.

Det vil være essentielt at tilstræbe nye perspektiver og vinkler for at undgå, at vi ender op med det samme, de løsninger og modeller, som allerede er formuleret og fremlagt.

Vi bør tænke i metode, identificere nye perspektiver og modeller. Eksempelvis scenariemetoden, som har flere styrkesider. En af dens fortrin er, at scenarierne kan generere billeder, der kan flytte opinion. Hvad scenarier angår, så kunne det være en god idé at kaste et retrospektivt blik på Fingerplanen og prøve at se lidt på, hvorfor den fik den rolle, betydning og gennemslagskraft i mange årtier i efterkrigstiden. Det fik den måske ikke mindst fordi den skilte sig ud som et virkningsfuldt, kreativt greb, et illustrativt initiativ med stor rækkevidde. Måske skal man derfor, i vores situation, tænke i helt nye trafikformer, som ikke har været lanceret før. Dvs. satse på den kreative kombinerende tænkning.

Infrastrukturkommissionens fremskrivninger (2030) kunne være et afsættene.

Det blev foreslået at opstille trafikscenarier, i pagt med de udviklingslinjer og fremtidsbilleder, vi ønsker os, og identificering af hvad det indebærer fx m.h.t. ændrede forestillinger og tankesæt, ændring i adfærdsnormer, nye tiltag mv.

Sammenligningsmetoden er også anvendelig, idet man peger på, hvor mange alternative løsningsmodeller/bæredygtige og grønne transportløsninger man kan få, hvis man satser ressourcer og investeringsmidler progressivt og offensivt. Der ligger en stor opgave og

ufordring her. I forlængelse heraf kan man anskueliggøre uholdbare varestrømme, lange økologiske transportveje og energiforbrugende transportprocesser.

Kan vi, fremførtes det, når der tales om det generelle mål for det, som vi skal i gang med, producere et *vinderprojekt*, og kan vi involvere trafikforskerne? Og hvem er vi oppe imod (fx på pendlertrafikkens område)? Kunne vi fx definere det som vores ambition at demonstrere og dokumentere, at en havnetunnel i København vil være en ekstrem dyr transportløsning (transportmonster) og tilmed stærkt belastende klima- og miljømæssigt? Vi skal gentænke situationen, visualisere en situation, hvor der slet ikke er brug for en havnetunnel. Vi skal tænke radikalt, hvor vi formulerer noget, der kan forløse noget uforudsigeligt. Uforudsigeligheden kan fungere som styrkeside og redskab. Det blev sluttelig præciseret, at kampen mod havnetunnellen på ingen måde er tabt. Og når vi ser på aktører, virkemidler og mål, så melder der sig nogle spørgsmål: Hvem skal vi påvirke, og hvem påvirker (Rådet for bæredygtig trafik?), hvilket udseende skal det endelige produkt have? Pressemeddelelser? Et bud på hvem, der skal påvirkes, kunne være: Det generelle establishment. Nogle steder i systemet er der i øvrigt en lyttende attitude over for grønne trafikløsninger. Disse lidt mere lydøre individer, instanser og aktører - de små indflydelsesrige sprækker - skal vi søge at få i tale, gøre interesserede og søge at påvirke. Det er også væsentligt at medtænke *embedsværket* som en gruppe eller sektor, der skal påvirkes. De ansatte i sekretariater og forvaltninger øver nemlig ofte betydelig indflydelse på politikerne. Det er i øvrigt ingen let opgave. Glemmes må ikke et så centralt delmål som CO2-reduktion, begrænsningen i den globale temperaturstigning og *fossilfriheden* som ultimativt perspektiv. En modificerende bemærkning her gik på, at det er bedre at have *ressourcer* snarere end CO2-udledninger som omdrejningspunkt. Men i relation til havnetunnellen kunne det være et probat resultat, at de ansvarlige politikere bliver modtagelige over for kritik (fra græsrodde), og at der bliver grobund for saglige indsigelser. Når der tales om vindesag, så er det vigtigt at tænke *strategisk* fra starten af. Vi skal definere endemålet og hvem der vil fremme de idéer, som vi genererer. Imidlertid er der altid risikoen for, at den velkendte situation opstår, at et græsrods- eller ekspert-genereret forkromet produkt affejes inden for den politiske sektor p.g.a. "smagsdommer-animositet" og lignende mere populistiske reservationer.

Så var der spørgsmålet om *tidsplanen*. Vedtaget, at *værkstedsprocessen* varer ca. ét år, til *december 2010*, dvs. sammenfaldende med étårsdagen for COP-15. Næste trin i den indledende proces vil være et *lørdagsseminar* med præfabrikerede oplæg tidssat til den 30. januar, 10.00-16.00. Oplæggene skal inspirere og være med til at sætte arbejdsprocesserne i gang. I de overordnede rammebetingelser indgår det *visionære* element. Arbejdet vil være rettet mod alle sektorer, som har med trafik at gøre inklusive offentligheden og interesseorganisationer, folk, som tænker progressivt klima- og miljømæssigt. Arbejdet rettes mod flere instanser på én gang. Lørdagen kan med fordel indledes med en brainstorming-sekvens, hvor der sorteres i idéer, indfald og emner og sættes ord på. DN og klimakommuner og evt. bistand fra denne kontekst blev nævnt her. Vi bør invitere en oplægsholder, der kan give en peptalk. Prof. Christoffer Harlang nævnt som mulighed, men der fremkom også modsigelser her. Andre navne: *Katherine Richardson*, KU. Et synspunkt vedr. arbejdsformen på seminaret gik på, at vi skal være meget konkrete og eksempelvis tage afsæt i havnetunnellen. Eksisterende materialer,

rapporter fra konferencer, seminarer mv. kan med fordel inddrages. Det må ikke blive for luftigt.

Endvidere er der spørgsmålet om de geografiske rammer for vores arbejde i værkstedet: Region Hovedstaden eller hele Sjælland? Enighed om at slutproduktet omfatter hele Sjælland.

Kjeld A. Larsen, Rådet for bæredygtig trafik udgør sammen med to af deltagerne i mødet, Jens Hvass, Miljøpunkt Indre By & Christianshavn og Lasse Schelde, Miljøpunkt Amager en uformel *planlægningsgruppe* for den kommende workshopdag. De aftaler selv et tidspunkt for forberedende møde. Axel Thrige Laursen gav tilsagn om at bidrage med et oplæg om "Sjællandsprojektet", en vision for Region Sjælland.

Sted: Miljøpunkt for Indre By og Christianshavn, Rådhuspladsen 77, København.

Referat Leif Kajberg 16.01.2010.