

Trafikværksted lørdag den 30. januar 2010

I Miljøpunkt Indre By–Christianshavn kl. 10.00 til 16.30

Referat ved Ivan Lund Pedersen og Annagrethe Ottovar

Deltagere i Trafikværkstedet:

Jørgen Henningsen (oplægsholder; deltog til efter Axels oplæg), Axel Thrige Laursen (oplægsholder og medlem af gruppen), Jens Hvass, Ole Iskov, Lasse Kofoed Nielsen, Kjeld A. Larsen, Flemming Møller, Lasse Schelde, Ivan Lund Pedersen og Annagrethe Ottovar

Planlægningsgruppe for værkstedsdagen (nedsat på mødet 11. januar):

Jens, Kjeld og Lasse S.

Flemming har taget nogle gode billeder fra værkstedsdagen. Der er bl.a. billeder af de plancher, som Lasse S lavede under vores brainstorm, som fandt sted efter oplæg og filmforevisning.

Materialet ligger på Miljøpunkt Indre By–Christianshavn's hjemmeside:

<http://a21.dk/blog/trafikvaerkstedet/> .

Samme sted ligger også programmet for værkstedsdagen samt andet materiale om Trafikværkstedet indtil nu.

Lasse og Kjeld gennemgik dagens program og gav derefter ordet til **Jørgen Henningsen**, der er medlem af Klimakommissionen. Inden referatet af nogle af de mange interessante ting, som Jørgen Henningsen sagde, har vi indsat to uddrag fra Klimakommissionens hjemmeside:

1. Noget om Jørgen Henningsen (<http://www.klimakommissionen.dk/da-DK/OmKlimakommissionen/moedkommissionen/Sider/JorgenHenningsen.aspx>). Her (dvs på Klimakommissionens hjemmeside, og ikke nedenfor) findes også hans svar på en stribe spørgsmål. og
2. Noget, der kan vise lidt om Klimakommissionens opgaver (<http://www.klimakommissionen.dk/da-DK/Sider/forside.aspx>).



Jørgen Henningsen har næsten 20 års erfaring fra arbejde i EU-Kommissionen, først som direktør i generaldirektoratet for miljø, fra 2001 som chefrådgiver i generaldirektoratet for energi og transport. Han var leder af Kommissionens forhandlinger af FN's klimakonvention og efterfølgende Kyoto protokol. Han er pensioneret fra EU-Kommissionen siden 2006, og er p.t. tilknyttet tænketanken European Policy Centre som seniorrådgiver. Han har tidligere arbejdet på Institutet for Kemiindustri (DTU), hvorfra han rykkede til en stilling i Miljøministeriet, først som kontorchef med ansvar for planlægning og udvikling, fra 1976 som vicedirektør i Miljøstyrelsen. Fra 1980-83 var han ansvarlig for oliehandelsaktiviteterne i DONG A/S. Han har været medlem af Statens Naturvidenskabelige Forskningsråd (1973-77), Risø's første bestyrelse (1976-80) og udsendt på et-årigt studieophold på Stanford University (1971-72) og Harvard (2004-05).

Klimakommissionen

Det er regeringens vision, at Danmark på sigt skal frigøre sig fuldstændigt fra fossile brændstoffer. Visionen om Danmarks uafhængighed af fossile brændstoffer tjener såvel klimapolitiske, som energiforsyningsmæssige og økonomiske formål.

Regeringen nedsatte i marts 2008 en klimakommission bestående af ti forskere med specialviden inden for blandt andet klima, transport, landbrug og økonomi. Kommissionen skal give sit bud på, hvordan regeringens vision om, at Danmark i fremtiden bliver uafhængig af fossile brændstoffer kan nås.

Visionen er nedskrevet i regeringsgrundlaget fra november 2007, [Mulighedernes Samfund](#).

En af klimakommissionens opgaver er at analysere konkrete nationale og internationale forslag til markante reduktioner af drivhusgasserne. Klimakommissionen skal i sit arbejde tage udgangspunkt i EU's ambition om mellem 60 og 80 procents reduktion af de samlede europæiske udledninger af drivhusgas i 2050. Den skal se på, hvilke nye og offensive strategier, der kan sættes i værk for at reducere udledningerne i blandt andet transportsektoren. Samtidig skal den komme med et bud på, hvordan andelen af vedvarende energi kan øges, energieffektiviteten kan højnes og konkurrencen på energimarkedet fremmes.

Klimakommissionen skal i 2010 fremlægge en rapport, og skal undervejs medvirke til at stimulere en bred, offentlig debat om fremtidens klimapolitik, energiforbrug og -forsyning i Danmark.

Katherine Richardson, prodekan ved det Naturvidenskabelige Fakultet på Københavns Universitet, er formand for klimakommissionen.

Jørgen Henningsen (JH) forventer, at Klimakommissionen vil aflægge rapport i september i år. Navnet Klimakommissionen er egentlig misvisende, idet Kommissionen skal belyse, hvordan Danmark kan klare sig uden fossile brændstoffer omkring 2050. Det er derfor mere en energipolitisk kommission end en klimakommission.

Hvordan vil den ydre påvirkning fra udlandet blive, og hvordan vil den indenlandske udvikling være? Man har lavet et referenceforløb, som dog naturligvis ikke afspejler virkelighedens verden. Kommissionen har lagt sig fast på at benytte Finansministeriets prognose, der regner med en årlig vækst på 1,7 – 1,8 procent. JH finder denne vækst for højt sat, men kan man håndtere en sådan, kan man endnu nemmere klare en mindre vækst.

Spørgsmålet er så, om man har mulighed for at tilvejebringe den nødvendige energi. JH mente, at det er muligt. Der er alene så store ressourcer i vinden, at de i princippet kunne klare det hele – dog selvfølgelig med det problem, at vinden ikke er en stabil energikilde.

Biomasse har den fordel, at den ikke er fluktuerende. Vi har faktisk større biomasse mængder pr. person i Danmark end alle de andre EU-lande. Man opererer med uændret landbrugsproduktion, fordi vand og land også er knappe ressourcer. Man regner med, at biomasse kan stå for 25-30 % af slutenergiforbruget. Hele den anvendte biomasse bør stamme fra produktion i Danmark – og altså intet fra import. JH advarer mod den tilsyneladende nemme løsning, at vi bare skal bruge biomasse.

JH tror ikke på biomasse til produktion af flydende brændstoffer til transportsektoren. Det er alt for energikrævende at producere disse brændstoffer. Måske til fly, men ellers ikke. Også 2. generations biobrændstof er kendetegnet ved store energitab i produktionen og er heller ikke økonomisk rentabelt.

Måske er der mere perspektiv i produktion af biogas end sprit m.v.

JH mener generelt, at man skal satse mest muligt på brug af el i fremtiden – fra vind og også lidt sol. Elektriciteten kan således også bruges til drift af varmepumper – med mulighed for at lagre varme i udbyggede fjernvarmesystemer med lagerkapacitet.

Også indenfor transporten drejer det sig om, at så meget som muligt skal klares med elektricitet. Han har dog ikke nogen tiltro til projekt Better Place (hvor bl.a. Dong Energy er involveret). Det virker mere som noget udtænkt til at udnytte det danske bilafgiftssystem, hvor der er afgiftsfritagelse for el-biler. JH har langt mere tiltro til plug-in hybrid-køretøjer og ser dem som et langt større potentiale de næste par årtier.

Der er temmelig meget naturgas til rådighed på verdensplan. Olie bliver langt hurtigere en mangelvare. JH mener, at gas med fordel kan anvendes til den tungere trafik i stedet for diesel og ser gas som et vigtigt overgangsdrivmiddel.

JH omtalte Bruxelles som en stor parkeringsplads med nogle bygninger, der stikker op indimellem. EU-politikken går stort set ud på at sikre så megen fri bevægelse af personer, varer og gods som muligt. Der er ikke megen satsning på bæredygtig transport. I denne politik ligger et betydeligt problem.

Klimakommissionen arbejder ikke med forslag til at reducere trafikken, men med at anvise måder, hvorpå trafikken kan blive drevet uden fossile brændstoffer ude i fremtiden.

Derefter blev ordet givet videre til

Axel Thrige Laursen, der fortalte om et for vores fremtidige arbejde ikke uvæsentligt projekt: **Sjællandsprojektet – et trafik- og byudviklingsprojekt på dialogbasis**

Axel redegjorde for baggrunden for Sjællandsprojektet, dets formål, indhold og metode - herunder det anvendte datagrundlag. Deltagerne i workshopen fik hver udleveret en nedfotograferet papirudgave af de PowerPoint-billeder, Axel anvendte i sin fremlæggelse.

'Sjællandsprojektet', hvis formelle titel er *Strukturbillede 2030 – Byudvikling og infrastruktur i Region Sjælland*, er et dialogprojekt omfattende følgende parter: de 17 kommuner i Region Sjælland, Region Sjælland, Movia, Transportministeriet samt By- og Landskabsstyrelsen. Dialogen startede august 2008 og afsluttes marts 2010. By- og Landskabsstyrelsen har været initiativtager til projektet og varetager sekretariatsrollen. Axel er planlægger i By- og Landskabsstyrelsen og deltager i sekretariatsarbejdet.

Projektet skal inspirere kommunerne til at placere den kommende byudvikling som fortætning af den eksisterende bybebyggelse, at gøre byerne cykelorienterede, at integrere byfunktionerne og at skabe nye byrum.

(Se tillige:

1. Kommissorium for Sjællandsprojektet af 11. august 2008, der også beskriver projektets organisering og overordnede finansiering: <http://www.blst.dk/NR/rdonlyres/54C764C1-FCA3-439C-A737-AECB7FD1C018/81559/KommissoriumSjllandsprojekt2008vers4.doc>
2. En kort projektbeskrivelse af 15. september 2008: http://www.mim.dk/Nyheder/Pressemeddelelser/2008/20081509_Nyt_projekt.htm)

Et *Forslag til strukturbillede 2030. Byudvikling og infrastruktur i Region Sjælland* er for nærværende under redigering og vil blive fremlagt på et politikermøde i regionen den 23. marts. Derefter sendes det til offentlig debat i 8 uger, færdiggøres og godkendes i KKR (Kommunekontaktrådet i regionen). Til strukturbilledet vil knytte sig et *Idékatalog om byudvikling og infrastruktur*, der rummer eksempler på planlægningsværktøjer, kommunerne kan benytte sig af de steder, hvor de vil gøre strukturbilledet til virkelighed.

Strukturbilledet er ikke en plan, men rummer principper for en bæredygtig byudvikling. Det er frivilligt for de enkelte kommuner, i hvilken udstrækning de i deres fremtidige planlægning vil

anvende dette materiale. I projektforsøget er der dog skabt grobund for et fremtidigt interkommunalt planlægnings samarbejde i regionen i en grad, som ikke fandtes før projektets start. Således vil der, når projektet er afsluttet, fremover bl.a. være dialogmøder mellem projektets parter hvert halve år.

Af Region Sjællands 820.000 indbyggere bor 80 % i byer og 20 % på landet. Der er tale om et spredt bymønster, hvor 60 ud af de 80 % bor i de små og mellemstore stationsbyer. Regionen er karakteriseret ved at have mange baner og ekstraordinært mange små og mellemstore stationsbyer og ved, at der ikke er nogen hovedby. Banenettet er orienteret mod hovedstaden, og regionen vurderes at have et godt udgangspunkt for at styrke den kollektive trafik. Anno 2010 bor ca. 27 % af regionens indbyggere i såkaldt gangafstand fra en station. Mere specifikt ligger 30 % af regionens boliger 0-600 m fra en station, 28 % 600-1000 m og 41 % mere end 1 km.

Ca. 20 % (= ca. 90.000) af regionens samlede indbyggertal pendler daglig ind til hovedstaden. Heraf kommer halvdelen fra Solrød, Greve, Stevn, Roskilde og Lejre, mens den anden halvdel kommer fra resten af Region Sjælland samt Lolland og Falster. Pendler-fordelingen på tog, bus og privatbil blev ikke oplyst.

I projektet opereres der med betegnelserne A-, B- og C-byer, der udtrykker graden af, hvor ”transporteffektive” de enkelte byer er. Graden bestemmes ved point-tildelinger på 4 parametre: 1) arbejdspladser, 2) station, 3) direkte regionalbus og 4) bystørrelse. Således skal en A-by have et samlet pointtal på over 6. Det har 10 af regionens byer – med pointtal gående fra 8.8 (Næstved) til 6.8. (Kalundborg).

Den 16. juni 2009 blev der afholdt en politikerkonference, hvor deltagerne bl.a. konkluderede følgende:

- ”- Bør befolkningstilvæksten lokaliseres i større og stærkere hovedbyer? Svar: - Ja.
- Er det større og stærkere hovedbyer, der efterspørges af fremtidens arbejdspladser? Svar: - Ja.
- Skal hovedbyerne være koblet på effektive jernbaner og moderne stationsbyer? Svar: - Ja.
- Skal der planlægges for tætte, velstrukturerede og energieffektive byer? Svar: - ja.
- Skal mindre byer og landdistrikter fungere som gode bosteder, men uden byvækst? Svar: -
- *Intentionen om 0-vækst her er for så vidt rigtig, men der skal nok ikke regnes helt med 0-vækst.”*

(Konklusionerne findes dels i Axels slides og dels i : ’Sjællandsprojektet – Noter fra politiker møde den 16. juni 2009 i Korsør’:

<http://www.blst.dk/NR/ronlyres/54C764C1-FCA3-439C-A737-AECB7FD1C018/87782/Noterfrapolitikermødet160609.pdf>

Disse ”noter”, med resumé af de enkelte oplæg, billeder fra konferencen og en fortegnelse over deltagere, giver et godt indblik i projektet).

Der er udarbejdet to forskellige scenarier for udviklingen i Region Sjælland og situationen anno 2030: 1) en fremskrivning af den kommuneplanlægning, der var gældende i 2008 og 2) et scenario, der bygger på en bæredygtig lokalisering.

Scenariet ’Bæredygtighed’ indebærer følgende, afskrevet fra Axels slide:

- Byvækst og transport tænkt sammen (lokalisering i stationsbyer, især de 10 store)
- Samme befolkningsvækst
- Større arbejdspladsvækst
- Større bytæthed
- Yderligere transportforbedringer

I dette scenario anno 2030 er det beregnet, at der på grund af *reduktion i det transportbehov*, der knytter sig til den kommende byudvikling, vil være en tilsvarende reduktion i CO₂-udslip i forhold til fremskrivningsscenarioet. Forskellen er forårsaget af: 1) Lokalisering af boliger i ABC-byer (17%), 2) lokalisering af boliger stationsnært (10 %), 3) lokalisering af arbejdspladser stationsnært (10 %), 4) større dækning med arbejdspladser (? %) og 5) yderligere forbedring af kollektiv

transport (? %). I denne scenariosammenligning beregnes det, at 'højere hastighed på banerne' vil give 1 %'s CO2-reduktion. I scenariosammenligningerne er det, som fremgået, ikke indregnet, hvad yderligere komfort i den kollektive transport eller et bedre forbundet kollektivt net på Sjælland og især i hovedstadskommunerne vil kunne bidrage med.

Samtidig, stadig sammenlignet med fremskrivnings-scenariet, beregnes der i bæredygtigheds-scenariet en reduktion i CO2-udslip på 5 % forårsaget af reduktion i boligsektorens udslip.

Det bemærkes, at den største reduktion i transportbehovet kommer af, at byudviklingen flyttes ind til stationsbyerne.

Set med Sjællandsprojektets øjne er det også vigtigt, at banelinjerne kobles sammen på tværs af byfingrene i Ring 3 med letbane, så det bliver enkelt at nå de store arbejdspladsområder fra det øvrige Sjælland. Set med københavnernes øjne er det vigtigt at udbygge den kollektive trafik med letbaner til måske de samme arbejdspladsområder, så metro, letbane og tog matcher hinanden, og biltrafikken kan reduceres.

Herefter var der filmforevisning: **The Story of Stuff - introduceret af Lasse S.**

De, der ikke så den tankevækkende – og dygtigt lavede - film eller ønsker et gensyn, kan se den på filmens hjemmeside: <http://www.storyofstuff.com/>

Efter filmen gik vi over til den del af værkstedsdagen (d.v.s hele resten af dagen), der drejede sig om vores arbejde fremover. Lasse S stod for denne del af dagen og førte os på udmærket vis i gennem det hele. Allerefter diskuterede vi det forslag til **rammebetingelser** (af 28. oktober 2009), som var sendt med ud i invitationen til det allerførste møde den 11. januar. Dernæst var der **brainstorm**.

Rammebetingelserne for vores arbejde (gengives lige nedenfor)

Rammebetingelserne

- Samfundet skal være fossilfrit.
- Efterspørgslen efter motoriseret transport skal reduceres markant.
- Den kollektive trafik og cykeltrafik skal opprioriteres på biltrafikkens bekostning.
- Storbyens trængselsproblemer skal reduceres uden en langsgående havnetunnel.
- Den tunge trafik i byerne skal reduceres og omlægges.
- Byernes forgrønnelse skal fremmes.

Vi diskuterede bl.a. ordet 'fossilfrit', samt hvorvidt 'gang' bør inkluderes i den tredje bjælke, og om ordet 'forgrønnelse' i den sjette bjælke kan anvendes. Så talte vi en del om formuleringen i den fjerde bjælke; at noget kan misforstås, sådan som det står nu, og at bjælken måske i det hele taget bør udbygges eller splittes op.

Konklusionen på diskussionen var, at vi hver især kigger grundigt på Rammebetingelserne til næste møde den 23. februar, og at Ivan til dette møde har formuleret et forslag vedrørende den fjerde bjælke.

Brainstorm og diskussion om:

Visioner for vores individuelle transport- og livsforhold anno 2030, samt hvordan vi fremover organiserer arbejdet i grupper, og hvilke temaer de enkelte grupper skal arbejde med

Vi havde en god diskussion, som vi – som tidligere nævnt - på udmærket vis blev gelejdet igennem af Lasse S, der på planlægningsgruppens vegne også havde nogle velforberedte input i mundtlig og skriftlig form. Diskussionen drejede sig om mangt og meget fra specifikke transport- og trafik-problemstillinger til en række af de mange forskellige socio-kulturelle og socio-økonomiske aspekter, der knytter sig til den overordnede problemstilling at få et bæredygtigt transportsystem senest anno 2030.

Som bilag til referatet vedlægger vi – i begrænset systematiseret form – en liste med *eksempler* på de problemstillinger, vi kom ind på. I listen er der således heller ikke foretaget en kategorisering efter f.eks. vision, behov, ønsker, foreliggende data og årsagssammenhænge, da vi i diskussionen bevægede os på skiftende klassifikatoriske planer. Nogle af problemstillingerne i bilaget blev blot nævnt af én eller flere af deltagerne, mens andre blev genstand for egentlig diskussion.

Det, der undervejs blev skrevet på plancher, er affotograferet af Flemming og ligger, som nævnt i starten af referatet, på: <http://a21.dk/blog/trafikvaerkstedet/>

Hen mod slutningen af dagen begyndte der at tegne sig et mønster for en nedsættelse af to arbejdsgrupper. Det var imidlertid ikke så ligetil at *definere* og *afgrænse* de to gruppers arbejdsfelter i forhold til hinanden (jf. tillige mail fra Kjeld af 30. januar). Vi aftalte derfor en foreløbig opdeling i to arbejdsgrupper. Med udgangspunkt i de foreløbigt opstillede rammebetingelser vil grupperne beskæftige sig med følgende (altså indtil vi eventuelt finder en mere hensigtsmæssig gruppeinddeling, eventuelt i flere grupper og/eller med undergrupper):

Gruppe 1: Infrastruktur

Gruppen vil bl.a. arbejde med at udarbejde et konkret forslag til en transport-/trafik-infrastruktur for Sjælland.

Gruppe 2: Forskellige livsrum – sociokulturelle aspekter samt integreret byplanlægning

Gruppen vil bl.a. se på individers og lokalsamfunds ønsker og behov for transport i forskellige typer af lokalsamfund – herunder langs akser fra periferi mod lokale bycentre og andre relevante bycentre (herunder hovedstadsområdet/København).

De to grupper vil arbejde parallelt og tæt koordineret. Første møde vil finde sted mandag den 23. februar klokken 19 – på samme lokalitet (jf. nedenfor). Her vil grupperne først sidde og arbejde hver for sig, derefter vil de samles til erfaringsudveksling m.v. De, der ikke deltog den 30. januar, må gerne melde tilbage til Kjeld om deltagelse i en af grupperne.

Værkstedsdagens deltagere (+ Leif) fordelte sig på følgende måde:

Gruppe 1:

Ivan, Kjeld, Leif, Ole.

Gruppe 2:

Annagrethe, Axel, Flemming, Jens, Lasse K, Lasse N.

Næste møde:

Tirsdag den 23. februar kl. 19.

Mødested igen: Miljøpunkt Indre By–Christianshavn, Rådhuspladsen 77, 1550 København V.

Eksempler på de problemstillinger, vi kom ind på, under værkstedsdagens 'brainstorm'-del – sammendraget i mere eller mindre stikordsform:

- Ændring af afgifts- og transportstøttesystemet inden for transportsektoren.
- Transport-afgiftssystemet/afgiftssystemet er medregulerende for udvikling/fastholdelse af lokal produktion og lokale arbejdspladser.
- Relationen mellem livsrum-behov og øget lokalt tilhørsforhold.
- Nærproduktion af fødevarer.
- Bolig-nærhed til dagligdagsfunktioner, herunder arbejde - modvirker det forstadsskabende.
- Nærhedssamfundet.
- Redefinition af betydningen af afstand.
- Mere godstransport på skinner og med skib.
- Højklases offentlig transport.
- Pendling: bolig-lokalisering i forhold til arbejdssted, og hvem vi besøger / fritidsaktiviteter.
- Den/de anvendte transportform/-former til arbejde.
- Det fulde CO2-forbrug, inklusive rejser, herunder den voksende konference-turisme med fly.
- Modbevægelsen 'Transition Towns': mere selv bærende lokalsamfund.
- Udvikling af CO2-absorberende samfund.
- Ikke-kommunale udslip fra transporten i DN's Klimakommuner.
- Miljø- og klimabelastningen inden for byggebranchen.
- I bygningsmassen: renovering frem for nedrivning (af bygninger/bygningsdele og fast inventar).
- Ofte lang transport værksted-arbejdssted for bygningsfirmaer og andre håndværkervirksomheder.
- Rekobling af den nære relation mellem menneske og natur.
- Ændret menneskesyn og højere grad af lokal selvforvaltning.
- Livskvalitet stå i centrum *over* arbejdet.
- Relationen mellem løsning af transportproblemet og udformningen af boliger i byer.
- Styrkelse af fællesskaberne i byen.
- Andre værdier og andre former for vækst end økonomisk vækst.
- Adfærdsændringer.
- Overførsel af ideer fra økosamfund til byer.
- Livs-, bolig- og arbejdsmaal.
- Offentlig transport fri af privatøkonomiske interesser.
- Større mulighed for blød transport i grønne områder.
- Ibrugtagning af en bygning bør forudsætte en miljø- og klimamæssigt bæredygtig transporttilslutning (en transporttilslutningspligt).
- Det enkelte menneskes transportsituation på Sjælland, betragtet fra den lille by uden/med station og dens opland.
- Økonomiske aspekter ved privatbils-forureningen og privatbils-pladstagningen i byer og landskab og behovet for 'ikke-bilbaserede' samfundsøkonomiske analysemodeller.
- Styrket byzone i 'fingrene' (i 'fingerplanen').
- Flere bosat i større byer.