

# Jubilæumstale til Trafikdage på AAU 2013

*Af direktør Ole Møller, NærHeden P/S*

## Udviklingen fra 1994 til 2013

I år er det den tyvende gang, der bliver afholdt Trafikdage på AAU, eller på AUC, som det hed den gang vi startede. I august 1994 stod jeg her på Aalborg Universitet og bød velkommen til den første version af "Trafikdage". Det er sjovt at stå her igen og få lejlighed til kort at reflektere over de mellemliggende knap tyve års udvikling. Og det er interessant at se, i hvilken grad det initiativ, som gode folk dengang tog sammen med mig, er slået an. Det er sandt at sige ikke alle de initiativer, som en bureaukrat tager gennem et langt liv, der bliver til noget bæredygtigt i virkelighedens verden.

På nogle felter er der sket utrolig meget på de to årtier, og der er vendt op og ned på vores verdensbillede, mens der på andre områder overraskende nok ikke er sket en snus. Lad os tage det internationale først, her er der virkelig sket noget. I starten af 90'erne var vi kun få år efter jerntæppets fald, vi havde endnu til gode at opleve den 11. september 2001, og vi havde en afgørende anderledes selvopfattelse i Danmark og i den vestlige verden. Vi havde ikke haft anledning til for alvor at åbne øjnene for den nye økonomiske verdensorden med Kina og andre BRIK lande i førertrøjen, endsige gjort os forestillinger om de omfattende omstillinger af velfærdssamfundet, som vi nu står midt i.

Et andet område, hvor der er sket en meget markant udvikling, er på hele it- og kommunikationsområdet. Vi så det jo spire frem, men havde ikke fantasi til at forestille os hastigheden og retningerne. Det er for banalt at remse alt det op, der er sket, og hvad det har betydet for vores hverdag, både privat og jobmæssigt. Alligevel vil jeg ofre det et par sætninger. *Belive it or not:* Da vi for 19 år siden planlagde den første trafikkonference, havde vi ikke internetforbindelse i Transportrådet eller hos de fleste af vore samarbejdspartnere. Vi søgte ikke informationer på nettet og vi kommunikerede ikke pr. mail. Men det blev ændret i netop de år.

## Hvorfor etablerede vi Trafikdage på AUC i 1994 og hvordan er det gået?

I 1992 vedtog Folketinget ved lov at etablere et transportråd, der skulle bidrage til at styrke beslutningsgrundlaget på trafikområdet. Det var der sandt at sige også brug for. Det skulle ske gennem strategiske analyser bestilt af Folketing og regering eller på rådets eget initiativ, samt ikke mindst gennem støtte til transportforskningen, herunder også styrkelse af forskningsformidlingen. Vi havde 20 mio. kr. årligt til den samlede indsats. Der var et syv mand stort råd af "tunge" personligheder fra fagområdet og den politiske verden med tidligere minister Nils Wilhjelms i spidsen. Jeg blev ansat til at lede og opbygge institutionen og lave et lille sekretariat.

Efter vores start i 1993 blev vi hurtigt klar over, at Danmark måtte have etableret et fagligt forum for præsentation og udveksling af forsknings- og udredningsresultater på transportområdet. Vi kontaktede de dengang mest synlige transportforskningsmiljøer om den idé. Der var tale om meget små og spredte forskningsenheder med et meget beskedent tværgående samarbejde. Vi forestillede os et årligt arrangement, der skulle gå på skift mellem de to-tre stærke miljøer. Vi forestillede os også, at vi nok skulle skubbe en del til folk for at få det i gang, og at vi nok samtidig skulle forvente lidt rivalisering om at få bolden. Det udviklede sig helt anderledes.

Samtidig med vores overvejelser havde Trafikforskningsgruppen på Aalborg Universitet, med Harry Larhmann som primus motor i denne sag, helt parallelle overvejelser. Harry havde overvejelser om at få etableret en slags dansk version af de svenske VTI-dage, hvor man tog udgangspunkt i et åbent call for abstracts og sammensatte et conferenceprogram ud fra indsendte og godkendte forskningsartikler. Det var der ikke tradition for i Danmark på trafikområdet.

De to parallelle initiativer førte hurtigt til at Trafikdage på AUC (nu AAU) blev en realitet. Folkene i Aalborg havde nogle rigtig gode bud på den praktiske afvikling, og vi fandt sammen et system for indkaldelse og vurdering af artikler. Transportrådet stillede underskudsgaranti. Arrangementet blev en succes og Aalborgs løsning af opgaven blev aldrig udfordret af andre forskningsmiljøer – det blev en tradition, som vi nu fejrer jubilæum for.

Der er en lille sjov detalje fra den tid. Mens AUC-indsatsen ikke udfordret fra København, kom der en lokal udfordring fra Aalborg Kongrescenter, der mente, at de burde have monopol på konferencer. Efter lidt debat i de højeste cirkler i Aalborg, blev det dog accepteret, at universitetet kunne holde en forskningskonference.

Det første år, 1994, havde vi 285 deltagere, 95 indlæg og 752 siders conferenceproceedings. Trafikdage på AAU voksede, således at der i 2000 var omkring 500 deltagere på den årlige todages konference. Efter at der her i landet er sket en vis arbejdsdeling, således at vejemner og mere praksisnære temaer på det området dækkes af den store november-konference i Nyborg, Vejforum, har deltagerantallet på trafikdagene stabiliseret sig omkring de 300. Trafikdage på AAU er det anerkendte sted for formidling af ny viden på trafikområdet. Stor ros til de mange folk på AAU og i programkomiteen, som har gjort det muligt! Og stor tak til deltagere og oplægsholdere gennem årene.

### **Hvordan har transportsektoren udviklet sig?**

I arbejder i en sektor, der har en fantastisk stor samfundsmæssig betydning. Transport og mobilitet i bredeste forstand binder samfundet sammen og har muliggjort den velstandsstigning, vi har oplevet de seneste mere end 100 år. Transportsektorens udvikling spiller ind på en række andre vitale sektorer. Trafik og økonomisk udvikling er stærkt korrelerede størrelser. Netop derfor er det vigtigt, at vi forstår transportsektoren, at vi forstår dens dynamik, og hvordan

vi regulerer denne, og ikke mindst samspillet med samfundet i øvrigt. Den forståelse står ikke altid mål med transportsektorens vitale betydning.

Transportrådet fik af den grund i sin tid sat gang i dansk transportforskning gennem formulering af programmer og indsatsområder og gennem økonomisk støtte til projekter. En række af de gode forskere og konsulenter, der er her i salen i dag, startede faktisk med at få finansieret deres Ph.D. studier af Transportrådet. Jeg husker mange af navnene. Formidlingen af resultater gennem denne konference og andre kanaler er også lykkedes. Jeg kan også konstatere at der i årenes løb er blevet opbygget et stort og markant forskningsmiljø i Danmark, nemlig DTU Transport, foruden et par mindre miljøer her i Aalborg og på RUC samt enkelte fragmenter andre steder.

Det er en styrke, at man på den politiske scene og i den statslige og kommunale administration har kunnet trække på den større vidensproduktion, vi har fået her i landet. Og det er en styrke, at samme administrationer sammen med trafikelskaber, konsulentfirmaer m.fl. har haft en større talentmasse at rekruttere medarbejdere fra. Det er en styrke, at forskere og vidensproducenter motiveres til at publicer resultater i artikler, der har en kvalitet, der skal tåle kollegernes og sektorens kritiske øjne. Endelig er det en styrke, at der her på konferencen lægges vægt på dels bred formidling af resultater til hele sektoren og vedligeholdelse af et godt socialt netværk. Således er der samlet set sket en positiv udvikling.

Det er også interessant at notere, at indholdet i trafikplanlæggernes værktøjskasse har udviklet sig rigtig meget. Vi har mange muligheder med GIS, ITS og avancerede modelværktøjer, som var uden for vores rækkevidde for 20 år siden. Der er derfor heller ingen tvivl om, at produktiviteten i trafikplanlæggerfaget er blevet forbedret markant. Og produktivitetsudviklingen i Danmark som helhed er ellers et betydeligt samfundsproblem.

Men hvis vi går op i helikopteren og ser ned på trafiksektoren, og ser efter om sektoren i dag udvikler sig bedre end for 20 år siden, og om de trafikpolitiske beslutninger er mere kvalificerede end for 20 år siden, om løsningerne er mere velkoordinerede, tjæ så er billedet en anelse mere uskarpt.

Vi ser stadig trafikforlig, hvor det væsentligste er, at der fordeles nogle kilometer motorvej mellem forskellige lokaliteter i provinsen. Vi har stadig en kollektiv sektor, der trods mange års positive målsætninger og skåltaler taber terræn til privatbilismen. Vi har stadig ikke fået en visionær organisering af den samlede kollektive trafik i hovedstaden. DSB og tilknyttede organisationer er trods en stor indsats på mange områder til stadighed leveringdygtig i nogle historier fra virkeligheden, som er så fantastiske, at de overgår hvad den bedste sciensfiction forfatter i kompagniskab med den mest farverige journalist ville kunne finde på. Vi har stadig ikke fået løst bilismens energiforbrug og CO2-udslip, selvom vi en kort stund troede på, at nu kom gennembruddet for elbilerne.

Det mest slående for mig har været at erfare, at debatten om road-pricing i dag er stort set samme sted som for tyve år siden. Den gang stor det klart for fagfolk, at her var en god mulighed for at regulere trafikken ud fra miljø- og trængselsbelastning, og det stod klart, at teknologien var stort set parat. Siden har der, som jeg nævnte tidligere, været en eksplosiv udvikling i informationsteknologien. Alle mulige kommunikationskanaler og databaser er tilgængelige, vi går og kører alle rundt med typisk mere end ét apparat hver, som kan bestemme vores position og meget andet, bilerne er intelligente på en lang række felter. Men med road-pricing har vi stadig løsninger til gode. Og den politiske håndtering – eller mangel på samme - af betalingsringen om hovedstaden var anskuelsesundervisning i, at den politiske modning ikke har fulgt trop med den teknologiske modning på dette felt. Der er grund til at anerkende de folk her i salen, der har arbejdet med området og peget på praktiske løsningsmuligheder.

Jeg skal skynde mig at sige, at jeg dog godt kan mobilisere en vis forståelse for en politisk tøven over for at være *first mover* i en situation, hvor branchen ikke en gang kan få et elektronisk billetsystem til at spille problemfrit. Men også de startproblemer bliver jo løst. Lad os nu være positive og afvente resultaterne fra trængselskommissionen, som jeg forstår, er på trapperne.

Lad os også være positive på anden vis: Trods de nævnte problemer virker trafikken i Danmark jo nogenlunde fint i det daglige, trafiksikkerheden er blevet markant bedre, vi er ikke ved at kløjs i trængsel alle steder, en del miljøproblemer er løst, vi får mere metro i hovedstaden og antageligt letbane uden om hovedstaden og i nogle få af landets øvrige store byer. Danmark, ikke mindst København, er blevet verdensberømt for sin cyklisme.

### **Et par opfordringer til forskere og fagfolk**

Inden jeg runder af, vil jeg benytte lejligheden til at komme med et par opfordringer til salens forskere og øvrige vidensproducenter. Bliv ved med at producere og formidle solid faglig viden, sektoren har brug for det, og det har øvrige samfundssektorer faktisk også. Bliv ved med at holde en høj faglig standard og dokumentation. Det kan lyde vældig *old school*, med sådan en melding. Men vi lever i en tid, hvor der er mere fokus på folk med meninger, end på folk med viden. Det er tilstrækkelig i medierne at præsentere sig med titel som blogger. Men vi har altså brug for kvalificeret og evidensbaseret viden for at finde innovative løsninger på vores udfordringer.

Hvis jeg må komme med lidt *new school*, så har vi også brug for, at I arbejder med tværgående og tværfaglige løsninger og ikke mindst nye smarte løsninger. Vi skal have sat kød og blod på de overordnede begreber om *smart cities*. Mulighederne er enorme. Alle jeres kloge råd og jeres eventuelle lyst til at lave en til en forsøg skal være velkomne i den helt nye by til 10.000 indbyggere, NærHeden – fremtidens forstad, som jeg står over for at skabe i Høje-Taastrup Kommune de kommende år. (Se [www.naerheden.dk](http://www.naerheden.dk))

Vi har også brug for, at I kommer ud over rampen med formidling af jeres viden på en forståelig måde, og på en måde så de forskellige bidder af viden i et innovativt samarbejde kan strikkes

sammen til praktiske og politisk gangbare løsninger. Det kræver, at I kan formidle og samarbejde og ikke bare nørde på jeres eget specialområde. Og det er vigtigt, at I evner at hjælpe politikerne og medierne med at udtrække og koncentrere den vigtigste viden fra de uoverskuelige oceaner af informationer, som er til rådighed, og som derfor kan misbruges efter behov.

Man kan sige det på den måde, at der i dag både er oceaner af *meninger* og oceaner af *informationer*. Det vi savner, er *mening med informationerne*.

I formidlingsammenhæng er det derfor fint, at I stiller op, når pressen kalder. Men gør det for guds skyld kun, når det er noget I ved noget kvalificeret om, eller når I kan bidrage til at skabe mening og retning. Alt for ofte bruger journalisterne villige forskere til at stille op med en mening, fordi der er brug for en aktør, der kan levere den rolle over for f.eks. en politisk meningsmager eller en organisationsmeningsmager.

Jeg har den største tiltro til jer fagfolk, og glæder mig til samværet. Tillykke til os alle med formidlingsjubilæet.