

Velskrevet ny bog om bæredygtig transport

I en ny bog Sustainable Transportation: Indicators, Frameworks, and Performance Management gives der en mulighed for en dybere, sammenhængende forståelse af de udfordringer og muligheder dagens planlæggere og politikere har med at gøre transporten mere bæredygtig.

Af Steen Leleur, professor, DTU Transport
sl@transport.dtu.dk

Anmeldelse

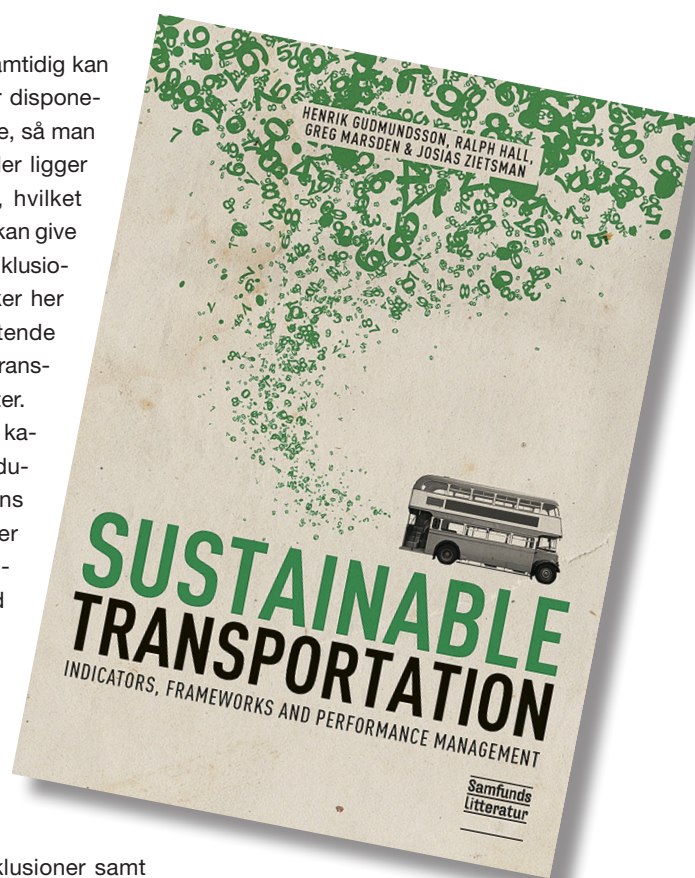
Bæredygtighed har været på den samfundsmæssige og politiske agenda gennem mange år og blev i dansk sammenhæng slået fast med den politiske aftale i 2009 i form af dokumentet "En grøn transportpolitik". Interessen for, hvordan transportsystemerne kan omstilles i en grøn, bæredygtig retning, er meget stor, og her kan en ny velskrevet bog Sustainable Transportation: Indicators, Frameworks and Performance Management af Henrik Gudmundsson, DTU Transport, Ralph P. Hall, Virginia Tech, Greg Marsden, Leeds University samt Josias Zietsman, Texas A&M hjælpe på vej. Bogen giver med afsæt i udviklingen, specielt siden den skelsættende Brundtland-rapport fra 1987, en mulighed for en forståelse af de mange store og komplekse udfordringer dagens planlæggere og politikere har med at gøre transporten mere bæredygtig.

Bogens forfattere, som på det internationale plan alle er anerkendte forskere inden for trafikplanlægning og bæredygtighed, har gennem 6 år arbejdet på at sammenstille og drøfte et kæmpe materiale, og det er der kommet et meget vellykket resultat ud af på i alt 304 sider med en mængde gode illustrationer og et væld af litteraturhenvisninger, hvor den enkelte læser efter lyst og interesse kan gå videre. Trods en ambition om at være grundige og præcise er det ikke gået ud over læsbarheden, som man hele vejen igennem bogen mærker,

har været prioriteret højt. Samtidig kan man bemærke, at stoffet er disponeret og behandlet på en måde, så man som læser fornemmer, at der ligger grundige overvejelser bag, hvilket også fører frem til, at bogen kan give nogle velargumenterede konklusioner. De fire forfattere trækker her naturligvis på deres omfattende publicering i internationale transportvidenskabelige tidsskrifter.

Bogen består af i alt 12 kapitler, hvor der efter et introducerende kapitel 1 om bogens baggrund og struktur følger en Del I om bæredygtighedsbegreber og baggrund (Conceptual Foundations) omfattende kapitlerne 2 til og med 7. Dernæst følger en Del II om case studier med fire cases behandlet i kapitlerne 8 til og med 11. Et afsluttende kapitel 12 præsenterer nogle konklusioner samt giver et kig på fremtiden. Nedenfor gives på denne baggrund nogle korte beskrivelser af de enkelte kapitler, hvilket vil lede frem til, hvad der ses som bogens hovedbudskab.

I kapitel 2 gennemgås begrebet bæredygtig udvikling, og læseren får en mulighed for at etablere et overblik over de mange konferencer, publikationer etc., der har været med til at forme den opfattelse, der er fremtrædende i dag. Vigtige skridt på vejen er FN's konference i 1972 i Stockholm, hvor United Nations Environment Programme (UNEP) blev dannet. Den såkaldte Brundtland Commission – ledet af den tid-



ligere norske statsminister Gro Harlem Brundtland – så dagens lys i 1984 og udgav i 1987 rapporten *Our Common Future*, som afgørende har påvirket den videre udvikling gennem bl.a. en indkredsning af vigtige emneområder samt en første egentlig definition af bæredygtighed. Vigtige skridt siden publiceringen i 1987 er bl.a. Rio Summit i 1992 og Rio+20 Conference i 2012, hvor principperne for bæredygtighed blev videreudviklet.

Kapitel 3 og 4 om henholdsvis Transportplanlægning og Transport & Bæredygtighed redegør for den globale vækst i

Dimension	Topic	A Sustainable Transportation System ...
Environment	Health and Environmental Damage	minimizes activities that cause serious public health concerns and damage to the environment; a, b, d
	Noise	minimizes the production of noise; b, c, d, e
	Land Use	minimizes the use of land; c, e
	Emissions and Waste	limits emissions and waste to levels within the planet's ability to absorb them, and does not aggravate adverse global phenomena including climate change, stratospheric ozone depletion, and the spread of persistent organic pollutants; b, c, d, e
	Renewable Resources	ensures that renewable resources are managed and used in ways that do not diminish the capacity of ecological systems to continue providing these resources; a, b, c, d, e
	Non-renewable Resources	ensures that non-renewable resources are used at or below the rate of development of renewable substitutes; a, b, c, d, e
	Energy	is powered by renewable energy sources; and
	Recycling	reuses and recycles its components. c
Society	Access	provides access to goods, resources, and services while reducing the need to travel; a, c, e
	Safety	operates safely; a, c, e ensures the secure movement of people and goods;
	Intragenerational Equity	promotes equity between societies and groups within the current generation, c, e specifically in relation to concerns for environmental justice; and
	Intergenerational Equity	promotes equity between generations. c, e
Economy	Affordability	is affordable; a, c, e
	Efficiency	operates efficiently to support a competitive economy; a, c, e and
	Social Cost	ensures that users pay the full social and environmental costs for their transportation decisions. a
	Employment	provides meaningful and well-paid employment opportunities.

Key: a U.K. Round Table on Sustainable Development (1996) *Defining a Sustainable Transport Sector*, London; b OECD (1997) *Towards Sustainable Transportation* (the Vancouver Conference), Paris; c The Centre for Sustainable Transportation (1997) *Definition and Vision of Sustainable Transportation*, Ontario; d OECD (2000) *Environmentally Sustainable Transport (EST)*, Paris; e European Council (2001) Council Resolution on *Integrating Environment and Sustainable Development Into Transport Policy*, Luxembourg. See also Barrella, Amekudzi et al. (2010) and Amekudzi, Meyer et al. (2011).

Tabel 1. Components of a Comprehensive Definition of Sustainable Transportation.

transport; bl.a. belyses den hidtil stærke tilknytning til økonomisk vækst og udvikling. Til en nærmere forståelse af den stigende trafikefterspørgsel anskues transport som et system med forskellige karakteristikker og som et åbent system med inputs og outputs samt som et socio-økonomisk system. Beskrivelser og tilhørende indsigter ved denne fremgangsmåde leder frem til en klassificering af transportens effekter som miljømæssige, økonomiske og sociale. Der gives på baggrund af en række studier (OECD m.fl.) et udkast til karakteristiske træk ved et bæredygtigt transportsystem, se tabel 1, med en række komponenter fordelt på dimensionerne miljø, samfund og økonomi.

De to følgende kapitler 5 og 6 vedrø-

rende henholdsvis "Governance and Decision-Making" samt Indikatorer beskriver, hvad man under overskriften institutionelle strukturer kan sammenfatte som de samfundsmæssige betingelser, der kan forventes at gøre sig gældende, når bæredygtige transportinitiativer og -projekter skal søges fremmet. Der er selvsagt ikke tale om noget entydigt billede, og der beskrives både ud fra et nationalt og et lokalt perspektiv, ligesom der anføres en række forskelle mellem udvalgte europæiske lande. Endvidere beskrives forskellige teoretisk baserede tilgange til nærmere at forstå de organisatoriske beslutningsprocesser som eksempelvis Rational Actor model, Incremental model samt Political Bargaining model. På denne baggrund behandles spørgsmålet

om anvendelse af indikatorer i kapitel 6. Forfatterne har her gjort en stor pædagogisk indsats med hensyn til at forklare den rolle, indikatorer kan have i forbindelse med bæredygtig transportplanlægning. Fra kapitlets begyndelse stilles og behandles således følgende fundamentale spørgsmål: Hvad er en indikator? Hvorfor er indikatorer nødvendige? og Hvad er det, der skal indikeres d.v.s. måles og gøres synligt ved hjælp af en indikator? På denne baggrund beskrives forskellige indikatoryper bl.a. ud fra deres specifikke formål og den information, der kan udtrykkes ved hjælp af en given indikator. Processen med at fastlægge og udvælge dækkende indikatorer kan hjælpes på vej med de såkaldte SMART kriterier, som foreskriver følgende

krav til en indikator: S for specific, M for measurable, A for attainable, R for relevant samt T for timely.

Med kapitlerne 2 til og med 6 er der lagt et solidt grundlag for kapitel 7, der behandler "Frameworks", og som afslutter Del I af bogen. Et framework kan ses som en fastlagt ramme, hvorunder der til et givet studie fremgår en proces samt nogle begrebsmæssige og metodiske valg, der er fundet relevante for det pågældende planproblem. Som ved fastlæggelse af indikatorer kræver også bestemmelse/udvælgelse af et framework en lang række overvejelser. Hvis det udvalgte framework skal være i stand til at påvirke planlægningen i bæredygtig retning, skal der stilles en række krav til dette framework, og forfatterne peger her på følgende relevante krav på baggrund af anbefalinger fra en forskningsgruppe ved Georgia Institute of Technology: Comprehensiveness, Connection to goals, Internal integration, Interactions, Stakeholder perspectives, Agency capabilities and constraints samt Flexibility and learning.

I de følgende kapitler 8 til og med 11, som udgør bogens Del II, gennemgås i alt fire Case Studies fra henholdsvis EU kommissionen, England, New York samt Japan. Med disse case studies illustreres den begrebsmæssige Del I af bogen med vægten i det enkelte anvendelseseksempel lagt på

forskellige dele af indholdet i Del I. I den første case vedr. EU's transportsektor sættes der fokus på det nyeste White Paper fra 2011, som har en central rolle i politikudviklingen på transportområdet. Det vises, hvordan indikatorer kan anvendes både til at anskueliggøre den fremtidige udvikling i et såkaldt referencescenarie, ligesom det også beskrives, hvorledes i alt 18 indikatorer kan anvendes til støtte af valg vedrørende fremtidig strategi. Den følgende case drejer sig om valg af linjeføring for det engelske højhastighedsprojekt HS2 med en udbygget togforbindelse fra London mod nordvest med en fase 1 til Birmingham.

Et bæredygtigt alternativt valg belyses også her af et omfattende indikatorsæt. I den tredje case gennemgås, hvorledes NYSDOT (New York State Department of Transport) konsekvent i sin organisation og sine forskellige programmer gennem de sidste 15 år på kreativ og grundig vis har implementeret ønsket om bedst muligt at fremme en bæredygtig udvikling. Den sidste og fjerde case drejer sig om den japanske by Toyama (400.000 indbyggere), som er en vigtig regional by, der i 2008 blev udpeget som modelby for bæredygtig udvikling. Byen indgår sammen med 12 andre byer i "Eco Model City" (EMC), der skal inspirere udviklingen af en bæredygtig "Future City". EMC-arbejdet understøttes også af brugen af indikatorer, som indgår i

en proces med ideudvikling og borgerinddragelse.

Et hovedbudskab fremført i bogens afsluttende kapitel 12 er, at et ideelt og rigtigt valg af indikatorsæt ikke eksisterer som en uafhængig færdig størrelse, men må fastlægges ud fra den påtænkte konkrete anvendelse, hvilket kan indebære en proces med løbende udvikling og vurdering. Forfatterne har heller ikke et færdigt bud på et fremtidigt bæredygtigt transportsystem, men ser bæredygtighedsforståelse og tilhørende implementering som en "living idea".

Bogen kan varmt anbefales til læsere, der ønsker et nærmere kendskab til transport og bæredygtighed og specielt til læsere, der på en eller anden måde er inddraget i udvikling og implementering af bæredygtig transport. Bogen vil udover at kunne inspirere praktikere og politikere m.fl. også kunne bruges til undervisning, hvilket forfatterne har tænkt på ved i de enkelte kapitler at inkludere "discussion topics". Bl.a. i den forbindelse kunne man godt savne et indeks for det meget omfattende stofområde, som bogen dækker, ligesom en liste over benyttede forkortelser ville være nyttig.

Udgivet af Samfundslitteratur ISBN: 978-87-593-1559-0

