

Tidsministeriet

” Gør travle tider til fede tider ”

Tidsministeren

Hvad ville der ske, hvis tiden blev gjort politisk? Sådant som tid også blev politiseret, da arbejderbevægelsen krævede otte timers arbejde, otte timers fri og otte timers hvile?

Dengang handlede den politiske tidskamp om at slippe for træls, nedslidende og hård arbejdstid. Det vil tidsministeren stadig have for øje. Der er stadig jobs i industri- og servicesektoren, hvor kortere arbejdstid er væsentlig. Men den politiske indsats for et godt arbejdsmiljø er for længst flyttet over i *Forebyggelsesministeriet*, fordi det ganske enkelt er uacceptabelt med usunde arbejdspladser, der ødelægger folk psykisk og fysisk. Det skal løses, før problemet opstår.

Hvad tidsministeren i stedet er gået i gang med er en politisk diskussion af kampen *imod* spild-tid og *for* øget mobilitet. Hvor der tidligere var gamle hæderkronede forsyningsministerier, der hver i sær skulle sørge for strøm, telefoni, vand, veje, gas, bredbånd mv., er tidsministeriet blevet fremtidens infrastrukturministerium.

Tidsministeren giver sig tid til langtidspanlægning. For det er i tidsministeriet, at der i ordets bogstaveligste forstand lægges fremtidens skinner for Danmark landsplanlægning. Der skal ganske enkelt tegnes et nyt Danmarkskort, der supplerer den eksisterende infrastruktur med højteknologiske og miljømæssigt bæredygtige løsninger på baggrund af tidspolitikken. Hvor *læringsministeren* har til opgave at øge den sociale mobilitet, har tidsministeren til opgave at øge den fysiske mobilitet.

Hvad vil det sige at politisere kampen mod spild-tid? Lad os tegne et kort rids af den hverdag, som langt de fleste mennesker oplever. Kampen imod tidsspilde er enorm. Tidsspilde i endeløse køer på indfaldsvejene til de store byer i myldretiden om morgent. Og det samme helvede igen om eftermiddagen, når man skal hjem og nå at hente børnene i daginstitutionen inden den – igen – indskrænkede lukketid. Tidsspilde i ventetiden fra bussen ankommer til toget afgår. Tidsspilde når IC3 toget igen-igen er forsinket på grund af nedslidte banelegemer og gamle signalanlæg. Trælse overfyldte

busser og tog, der kører færre gange men til gengæld til dyrere billetpriser. Og hvor risikoen for at stå i en fyldt mellemgang, fordi man ikke nåede at bestille pladsbillet er overhængende. Hvorfor muligheden for at klare de sidste mails offline i toget, inden man kommer hjem og har fri, er røget.

Overvejsen om at skifte den gamle bil ud med tog- og buskort er slet ikke noget, der falder nogen ind. Familielivet ville brase sammen, hvis man gjorde det. Endnu længere tid mellem arbejdspladsen i byen og hjemmet i forstæderne eller provinsen, fordi boligprisernes himmelflugt i byerne tilsyneladende ingen ende har. Manglende tid til at være familie sammen alle sammen, fordi mor og far flekser sig ind og ud af tidshelvedet. Far har morgenvagten, mor har hentevagten. Børn kræver transport til fritidsaktiviteter og kammerater. Indkøb kræver bil.

Også arbejdet kræver organisering og ledelse, så tidsskemaet går op. Opgaver går fra daglig aflevering til deadlines. Dygtig logistik både globalt og lokalt og på arbejdspladsen og hjemme er nøglen til at få tidsbudgettet til at gå i plus. Og til at gå i minus, når logistikken svigter. Når tiden ikke levner muligheden for en plan B, fordi plan A om børneafhentning er røget i trafikkøen, opstår stress.

Listen kan udvides til det uendelige. Vi ved alle, at tid eller manglen på samme er en af nutidens hårdeste realiteter for mennesker på arbejdsmarkedet. Hvordan få tiden til at slå til? Og for arbejdsløse er alt for meget tid en lige så hård realitet. Hvad skal tiden bruges til?

Tid og dermed også *rum* skal gentænkes på ny. For når vi bruger så meget tidsspilde på transport, er det fordi der er langt mellem arbejde og bolig. Det er der mange grunde til. Jo længere væk fra byerne, jo billigere boliger. Men det er i byerne, at arbejdspladserne er. Jo længere væk fra trafikforbindelser, jo billigere boliger. Men så tager det tid at være mobil, hvorfor transport med bil bliver en livsnødvendighed. Jo længere væk fra byerne og trafikknudepunkterne, jo færre oplevelser i boligområdet. Kulturudbud, restaurationsliv mv. ligger, hvor der er høj koncentration af mennesker på et koncentreret areal med gode transportforbindelser til og fra oplevelsesstederne.

Vi ved allerede i dag, at hovedparten af den økonomiske vækst for videnerhvervene vil ske i de to reelle millionbyer i Danmark: København-Malmø, der vil udvikle sig til én sammenhængende millionby, og området i Østjylland mellem Århus og Fredericia vil være den anden.

Fremskrives udviklingen, bliver tidsproblemet værre: øget befolkningstal, øget befolkningstæthed, et væsentligt øget transportbehov for varer, personer og tjenesteydelser i byerne og mellem landsdelene. Der kommer flere pendlere, der skal pendle længere på grund af endnu længere afstande mellem billige boliger og attraktive arbejdspladser. Og trængslen på indfaldsvejene til ikke mindst hovedstadsområdet bliver endnu voldsommere. Med oceaner af tids-spilde til følge.

Kollektive højhastigheds-forstæder

Hvordan skabes sammenhængende landsplanlægning, byudvikling og transportinfrastruktur, når befolkningstallet øges? Hvor ønsker vi, at væksten i arbejdspladser og væksten i boliger skal være? Hvor mange politiske krav, skal der være til væksten – fx om social sammenhængskraft og miljømæssig bæredygtig udvikling?

Tidsministeren har den dobbelte udfordring både at løse de helt akutte transportproblemer og investere i langsigtede løsninger. Begge indsatsområder kræver massive investeringer. Så hvorfor ikke slå to fluer med et smæk?

Med inspiration fra netværk og organisationer bl.a. Teknologiske Fremsyn, Akademiet for de tekniske videnskaber og Foreningen Rådgivende Ingeniører, vil tidsministeren i samarbejde med *Viden- og idéministeriet* sætte et strategisk forskningsprogram i gang om en markant styrkelse af de kollektive transportløsninger og om bæredygtig mobilitet. Danmark skal være forrest med udvikling af road-pricing-systemer og intelligent trafikstyring via satellit. Ikke alene skal Danmark være i front på forskningen. Danmark skal stille sig selv til rådighed som testland for de nye infrastruktur-løsninger. Danskerne er blandt de bedste i verden til at bruge IT, og vi har en homogen befolkning, der er vant til kollektiv trafik. Danmark har alle

forudsætninger for at udvikle langsigtede infrastrukturløsninger, der ændrer på opfattelsen af centrum-periferi, som kollektiv transport med højhastigheds-løsninger gør. Vi kan udtænke og afprøve løsningerne i et helhedsperspektiv: kobling af trafikløsninger til højhastighedslinjerne, borgerinddragelse og helhedsopfattelse på det gode arbejds- og hverdagsliv.

Tidsministeriet er blevet udnævnt til at være eksperimentariet for investeringer i trafik- og byudviklingsløsninger, der ikke alene vil øge mobiliteten i Danmark, men som kan afhjælpe tilsvarende udfordringer for langsigtede infrastrukturløsninger, som alle storbyer i Europa og for den sags skyld resten af verden står overfor.

Med inspiration fra et af de gamle forsyningsministerier – energiministeriet – der tilbage i 1970'erne og igen i 1990'erne turde tænke langsigtet og både forske og udvikle i alternative energikilder som førte til det danske vindmølle-eksport-eventyr, vil tidsministeriet være i front med at udvikle intelligent trafikstyring og byplansudvikling. Til eget brug og til eksport.

Så det er bare om at komme i gang. Et eksperimentarium kunne være inden for udvikling af intelligente trafikstyringssystemer fx til hovedstadsområdet, hvor trafikproblemerne er størst. Der skal udvikles koncepter, der gør det attraktivt at gå fra bil til offentlig transport – eller kombinere begge. Trængsels-afgifter kombineret med udbygning af velfungerende trafikknudepunkter, hvor bil og offentlig transport supplerer hinanden uden spildtid og med høj komfort. Udvikling af P-huse og 'parker-og-kør'-anlæg ved trafikknudepunkter med klækkelig rabat på årskort til den kollektive trafik, hvis man stiller bilen i et af anlæggene. Gør det endnu mere attraktivt at cykle i byerne med mange lækre cykel-p-pladser og cykelstier og også helt bilfri transportkorridorer i byerne. Kobling af lettrafikløsninger på trafikknudepunkterne, så der er moderne telebusser i landområderne og i nattetimerne. Få digitaliseret hele trafikinformatikken, hvor vi samtidig kan udvikle logistiksystemer integreret med navigation, - kommunikation, og vejafgiftssystemer. Selvfølgelig udviklet på en åben digital platform, som kan anvendes af alle transportaktører ikke bare i Danmark men i hele verden.

Tidsministeren har gjort det til et mål at gøre den kollektive transport til et aktivt tilvalg. Det kræver både, at den er tilgængelig, men også at service og komfort er høj. Hun har skævet til Helsingborg i Sverige, hvor har man gennemført et tankevækkende eksperiment. Her har man over en to-årig periode satset massivt på nye busser, på fremkommelighed, på flere afgang og lavere billetpriser. Samtidig har man gennemført et bonussystem for busselskaberne, som præmierer de entreprenører, der yder høj service og som øger antallet af passagerer. Kombinationen af hyppige afgang, billige billetpriser og serviceorienterede buschauffører, der byder passagererne velkomne, holder bussen ren, sørger for god stemning og løbende information via højtaleranlægget i bussen – og honoreres for det - har vendt udviklingen i Helsingborg, så kunderne nu vælger busserne til i stedet for at vælge dem fra.

Inden for et andet infrastrukturuområde har Danmark også en førerposition, som tidsministeren vil udvikle i et eksperimentarium. Vi er blandt de bedste til højteknologiske løsninger inden for søtransport med containertrafik. Det betyder, at danske rederier er i den absolutte førertrøje med at transportere mængder af fysiske produkter over lange afstande til en meget billig pris, med stor leveringssikkerhed og i tæt kombination med andre transportformer. Også her kan vi kombinere forskning og test i praksis.

Danmark kan blive eksperimentarium for udvikling af transportknudepunkter også for søtransporten i kombination med de øvrige transportformer via skinner og vej. Fx med få højteknologiske containerhavne, der kan tage langt mere gods og dermed aflaste det stærkt miljøbelastende gods fra vejnettet. Kombineret med såkaldte 'fødeskibe' fra containertransporten til kystnær transport med lavt energiforbrug og høj evne til hurtig og sikker lasthåndtering mellem transportformerne.

En grøft som tidsministeren og resten af reformregeringen er meget opmærksom på ikke at falde i er, at lave en særlig dansk vision. Visionen om bæredygtige højteknologiske infrastrukturløsninger skal kunne på tværs af fysiske grænser. I reformregeringen er europæiske løsninger sat allerøverst på dagsordenen. Der bliver samarbejdet tæt med de øvrige landes ministre og den nye tidskommissær i EU, oprettet med inspiration fra Danmark. Også her er den overordnede europæiske vision

at opstille europæiske tids-service-mål for at nedbringe transporttiden med offentlig transport mellem de europæiske storbyer bl.a. gennem udbygning af det europæiske højhastigheds-net til bl.a. TGV-tog. Gods skal fra vej til tog- og containertransport, hvorfor udbygningen af et europæisk forpligtende samarbejde om organisering og koordinering af skinne- og havneudbygning står øverst. Vel at mærke med højteknologiske løsninger, der er så energieffektive og miljøvenlige som muligt.

Her har TGV-højhastighedstogene den fordel frem for højhastigheds magnetlinjen Maglev i Shanghai, som kan køre 430 km i timen, at både højhastighedstog og almindelige tog herunder godstog kører på de samme skinner. Det kræver dog, at skinnerne er moderniserede, at der er tilstrækkelig mange spor begge veje, og at der er linjer uden mange stop og sving, så der kan køres hurtigt. I Danmark ville det ikke være økonomisk overkommeligt at udvikle et parallelt magnet-skinnet. Der ville være langt mere økonomi og effekt i at bygge flere parallelle jernbanetog både så IC4 togene kunne køre lange og hurtige stræk, og så eventuelle højhastighedslinjer kunne kobles på.

Gennem skrappe emissionskrav fra EU i forhold til CO2 udledning og et massivt – og enigt – pres fra EU-landene på de store CO2 syndere som fx USA, Rusland og Kina, er det blevet økonomisk attraktivt for transportindustrien at udvikle nye miljøvenlige biler, tog, skibe og fly også med nogle af de nye alternative brændselsformer til benzin.

På grund af reformregeringens ambitiøse satsning på kollektive og bæredygtige højteknologiske trafikløsninger for at løse fremtidens tid- og rumproblemer, har Danmark fået en førerposition blandt virksomheder, der udvikler intelligente trafikløsninger og bæredygtige transportformer til en række lande i hele verden.

En resultatkontrakt på tids-service

Skal det lykkes at tænke langsigtet i tidsministeriet, har tidsministeren sammen med finansministeriets afløser, *serviceministeriet*, tacklet transportdebatten på en ny måde. Vi skal tænke i tidsmål og sætte værdier for vores rum-udvikling. For at motivere

politikerne til at diskutere langsigtede infrastrukturløsninger frem for snævre lokalpolitiske interesser, vil tidsministeren sætte tids-service-målene til bred politisk debat.

Tids-service-målene kunne fx være:

- Der skal højst være 1 km. til offentlig transport i alle dele af landet
- Der skal højst være 1 time mellem København og Århus med tog
- Der skal højst være ½ time mellem København og Køge

Tids-service-målene skal suppleres af mål for større bæredygtighed i et ti-års perspektiv. De kunne fx være:

- Mindre end 100 døde i trafikken
- Halvering af støjplagede boliger pga trafikken
- Fordobling af bilfrie transportkorridorer i byerne (cykel- og gangarealer)

Sidst men ikke mindst vil tidsministeren fastsættes nogle mål for sammenhængskraften i hele Danmark:

- Uanset om man bor i center eller periferi, så er man med. Ikke udenfor.
- De større byer og byområder skal understøtte større oplande, end de gør i dag. Også de højtuddannede skal have lyst til at bo i oplands-områderne.
- Der skal være gode og tilgængelige daginstitutioner, skoler og fritidshjem, så både mænd og kvinders karriereliv, børnenes udviklings-liv og familiernes fælles liv hænger sammen i hverdagen

Eksperimentariet for intelligent trafikstyring skal understøtte løsninger i forlængelse af de politisk fastsatte tids-service-mål. Og det strategiske forskningsprogram skal suppleres med tværgående forskning mellem naturvidenskaberne, humaniora og samfundsvidenskaberne, så teknologiske løsninger udvikles i samspil med de mennesker, der skal bruge dem. Som trafikanter, medarbejdere, beboere, familier mv.

By- og rumpolitik er storpolitik

Tidsministerens slogan om 'at gøre travle tider til fede tider' er hentet med inspiration i den bølge af byplanlæggere og arkitekter, der for alvor er kommet igen i Danmark. Rum-politikken er kommet højt på dagsordenen. Hvad enten det er moderne læringsarkitektur til daginstitutioner og folkeskoler, som læringsministeren har sat i søen eller langsigtet by- og landsplanlægning for at skabe attraktive bymiljøer i hele landet eller langsigtede landsplansløsninger.

Man ryster stadig på hovedet af de groteske diskussioner, der udspandt sig i Danmarks hovedstad, København, da overborgmester Ritt Bjerregaard havde gjort det til en af sine visioner for byen, at der også skulle være råd til at almindelige mennesker som lærere, sygeplejersker, politibetjente og sundhedshjælpere kunne bo der. Men der var både politikere og medier, der i ramme alvor gjorde en dyd ud af, at overborgmesterens projekt om at bygge 5000 billige boliger bare ikke måtte blive til noget.

Sådanne diskussioner er tidsministeren heldigvis sparet for at tage, fordi det nu tages for givet, at byer skal udvikles med blandede boligformer af mange grunde: både så almindelige mennesker har råd til at bo i de byer, de arbejder i, og så byerne indbyder mange forskellige mennesker til at bo sammen i bydelene og boligkvartererne. Derfor er der kommet en bølge af spændende arkitektur for almindelige mennesker med lejer-, ejer-, andel-, kollektiv-, ældre-, ungdoms-, osv. byggeri blandet sammen på kryds og tværs i karreerne. Design, medbyg, lavenergi og miljøvenlige materialer har også her skabt både gode boliger og styrket dansk eksport indenfor topdesign for alle slags mennesker.

Det har betydet, at de lokale institutioner som fx folkeskolerne igen har fået børn med mange forskellige familiære, indkomstmæssige og kulturelle baggrunde. Sammen med reovering eller sammenlægning af folkeskolerne til moderne læringsmiljøer, er folkeskolen ikke mindst i storbyerne igen blevet et trækplaster for alle børnefamilierne, der ellers valgte folkeskolerne fra til fordel for privatskoler.

Design og utraditionelle løsninger på fællesskabsfremmende aktiviteter har også været drivkraften for tidsministerens samarbejde med idé- og videnskabsministeren om at udvikle erhvervsakademier, professionshøjskoler og universiteter med stærke

regionale afdelinger. Inspiration var bl.a. hentet fra Alsion, der er Syddansk Universitets campus i Sønderborg. Ved at kombinere det ypperste design af et universitets- og forskerparkmiljø inklusiv en symfonisk koncertsal i lydmæssige verdensklasse, der kan huse Sønderjyllands symfoniorkester – udviklet og finansieret i et tæt samarbejde med bl.a. Danfoss Universe, er det lykkedes at skabe et stærk forsknings- og udviklingsmiljø inden for nicheforskning i et område uden stærke uddannelses- og forskningstraditioner. Og et kulturtilbud, der er med til at gøre det attraktivt for også vidensmedarbejdere at bo i Sønderborg og omegne. Medarbejdere, der ellers har valgt oplandet fra til fordel for Danmarks to million-byer.