

## Klimarådgivning:

# En cykelnation med cyklen på nakken

**En af verdens største multidisciplinære rådgivningsvirksomheder har stor ekspertise på transportområdet - lige fra jernbaner i den tunge ende til cyklisme i den lette ende**

Af Jesper Winther Andersen

Inden MILJØ MAGASINET skulle interviewe afdelingsleder Ph.D. Anders H. Kaas, Plan & Analyse, Atkins Danmark, havde vi noteret to spørgsmål, som vi absolut ville stille ham samt et spørgsmål, vi ville undgå, fordi det ikke er Atkins område, og fordi alle andre taler om det. Men da Anders H. Kaas' afdeling besidder stor trafikaleksperise, startede vi med det spørgsmål, der ikke skulle stilles:

-Hvorfor er Kystbanen altid forsinket?

-Det synes jeg ikke, jeg er den rette til at svare på, svarede Anders H. Kaas.

Med dette svar hængende i luften, mumlede vi: Du burde gå ind i politik. Og det affødte følgende:

-Atkins er vant til at arbejde i et politisk styret miljø, hvor muligheder og begrænsninger nøje skal afsøges og dokumenteres med henblik på at finde de optimale løsninger. Forud for større transportinfrastrukturinvesteringer er det derfor nødvendigt at gennemføre strategiske analyser, som kan dokumentere projektets rentabilitet. Vi bistår således med samfundsøkonomiske analyser, som på den ene side kapitaliserer de fordele som opnås, men som samtidig opgør investeringsbehovet baseret på statens nye metode for anlægsbudgettering. Vi gennemfører en bred vifte af strategiske analyser, som fx omfatter store jernbaneinfrastrukturprojekter, letbanescreeninger, terminalanalyser samt nye driftsformer for operatører, forklarer Anders H. Kaas.

På MILJØ MAGASINET mener vi dog nok, Anders H. Kaas kunne have besvaret spørgsmålet, for Atkins har

mange års erfaring med trafikale analyser.

-Vi yder som oftest støtte i de indledende planlægningsfaser, hvor de trafikale benefits i form af køretidsreduktioner, kapacitetsforøgelse og/eller regularitetsforbedringer beregnes. Vi er dog også på banen i de senere projektfaser, når stadiplanerne skal udformes og vurderes med henblik på at opnå en tilfredsstillende trafikafvikling i anlægsfasen. Vi opererer på hele det skandinaviske marked og har en bredt sammensat kundekreds bestående af ministerier, Trafikstyrelsen, statslige infrastrukturforvaltere, lokalbaner, operatører, trafikregioner og kommuner, understreger Anders H. Kaas.

## Mere elektrisk

Vores næste spørgsmål har baggrund i en international opgørelse over, hvor meget de enkelte europæiske lande har valgt at elektrificere deres jernbaner. Overraskende kommer Danmark ind på noget nær en sidstaplads, idet det viser sig, at mens for eksempel Schweiz udelukkende driver deres jernbaner med elektricitet og Sverige har en elektrificeringsgrad på 70 procent, så kan vi i Danmark kun fremvise 30 procent af togstrækningerne som elektriske.

-Hvorfor er vi så markant bagud med at bruge elektricitet til togdrift i Danmark?

-Det er et politisk spørgsmål, svarer Anders H. Kaas og lever dermed op til vores formodning om, at han burde gå ind i politik. Men så tager entusiasmen fat i ham:

-Du har ret, Det er dårlige tal. Vi burde i lyset af jernbanens CO<sub>2</sub>-udledning have en langt større grad af elektrificering. Især under hensyntagen til, at vi de facto har en stor del af "grøn" elektricitet fra vindmøller, som til stadighed er stigende. Det ville være oplagt på sigt i højere grad at lade vindenergi drive togene, pointerer Anders H. Kaas og tilføjer:

-Men lad mig skynde mig at sige, at der på det seneste har blæst anderledes positive politiske vinde over Danmarks infrastruktur og især jernba-

nen. Der er afsat store beløb og besluttet store projekter, så det er min formodning, at vi ret hurtigt vil se forbedringer. Og det gælder såmænd også dit spørgsmål om Kystbanen. Når jernbaneprojekterne nu for alvor tager fat i Danmark, står Atkins særdeles stærkt. Da f.eks. udviklingen af elektrificeringsprojekterne i Danmark stort set gik i stå, valgte Atkins med stor succes at byde på svenske elektrificeringsprojekter, hvorfor denne kompetence er blevet vedligeholdt og udviklet

-Vi har fået rigtig mange opgaver i Sverige og senest ligeledes i Norge. Det giver os den styrke, at nu hvor udviklingen herhjemme igen tager fat, så kan vi trække vores medarbejdere og deres ekspertise "hjem" og fra dag et levere de ydelser, som bliver efterspurgt, understreger Anders H. Kaas.

## Cykel-eksperten

Atkins spreder sig over et bredt spektrum inden for det trafikale område, og hvor jernbane er et historisk præget fokusområde, så vokser området "Cyklisme" nu med stor fart.

-Når man tænker på, hvor godt cyklen og toget supplerer hinanden som transportform, giver det med Atkins' store erfaring på jernbaneområdet god mening også at arbejde med cykelfremme. Og cykel-fremme er derfor noget, vi i Atkins prioriterer meget højt - vi satser faktisk på at blive førende på området, fastslår Anders H. Kaas og fortsætter:

-Atkins besidder stor indsigt på cykelområdet - lige fra problemstillinger i byer/storbyer til det åbne land og turismeaspektet - og vi arbejder målrettet på at skabe betingelser for fremme af cykeltrafik med de fordele, det har for både klimaet og befolkningssundheden.

Her trænger vores tredje spørgsmål sig så på:

-Ude ved Fisketorvet er der en cykelforbindelse, som Københavnerne bruger i stor stil. Men den ender så at sige i en bro, hvor cyklister må bære deres cykler op og ned. Er det cykelplanlægning?

-En af de essentielle målsætninger med vores arbejde omkring trafik og infrastruktur er at gøre den bæredygtige transport stadig mere attraktiv, hvor netop cykler jo ikke mindst er et af de mest CO<sub>2</sub>-venlige transportmidler. Og broen ved Fisketorvet er et godt eksempel på, at der ikke er anlagt en holistisk betragtning. Den bro bør selvfølgelig laves om. Den opgave påtager vi os hjertens gerne, pointerer Anders H. Kaas og tilføjer:

-På cykelområdet arbejder vi med at få flere til at cykle ved bl.a. at optimere de fysiske rammer for cyklister i trafikken - med fokus på fremkommelighed, tryk og komfort - samt med optimering af infrastrukturen, som også kan inkludere eksempelvis nye koncepter for bycykler, hotellycykler og pendlercykler. Det handler dog også i høj grad om at skabe et bedre image omkring det at cykle - hvad enten det drejer sig om hverdagscyklister og pendlere eller danske og udenlandske turister. Det kan gøres gennem koncepter og strategier, der påvirker "cykelimage", transportadfærd, holdninger og opfattelse af prestige.

## Klima-væddeløb

Hvorvidt Atkins' egne medarbejdere cykler, skal være usagt, og nærheden til en Metro-station Ørestad har vel også sin indflydelse på beslutningen. Men miljø- og klimaarbejdet vægtes så tungt i virksomheden, at det gennemsyner organisationen.

-I Danmark har vi specialiseret os i at rådgive inden for management, jernbane, industri, miljø og GIS". Vi har besluttet at gøre klimaet til et indsatsområde. Beslutningen kommer fra den øverste, internationale ledelse, men det er vigtigt at pointere, at det også er et ønske blandt medarbejderne, fastslår Eli Skop, markedsdirektør for Miljø og GIS, Atkins Danmark A/S, over for MILJØ MAGASINET.

Og her tegner sig igen konturerne af et spørgsmål:

-Når nu Atkins har besluttet sig for at redde verden, sådan udtrykt lidt provokerende, er det naturligt at spørge, hvad virksomheden gør ved sit eget CO<sub>2</sub>-udslip?

-Vi ser på vores eget CO<sub>2</sub>-regnskab og sætter mål for at begrænse vores egen emission. Men der, hvor det i højere grad påvirker klimaet, er ved at implementere Carbon Critical Design (CCD) på globalt plan i samtlige afdelinger. CCD er en langsigtet strategi, som tænker CO<sub>2</sub>-reduktion ind i alle dele af rådgivningskæden og de løsninger, vi tilbyder, således at Atkins kan yde assistance, når det for eksempel gælder mere klimavenligt byggeri, produktion og



Broen ved Fisketorvet er et godt eksempel på, hvordan der kan lægges sten på vejen på cyklisme. Broen udgår et nåleøjeblik på en ellers flittigt benyttet cykelstrækning. Resultatet er, at cyklister må bære deres cykler



-Klimaet kommer til at spille en meget væsentlig rolle i samfundet og i vores forretning. Vi forventer en stigning i efterspørgslen på vores ydelser - såvel fra erhvervslivet som fra offentlige instanser, siger Anders H. Kaas (tv) og Eli Skop

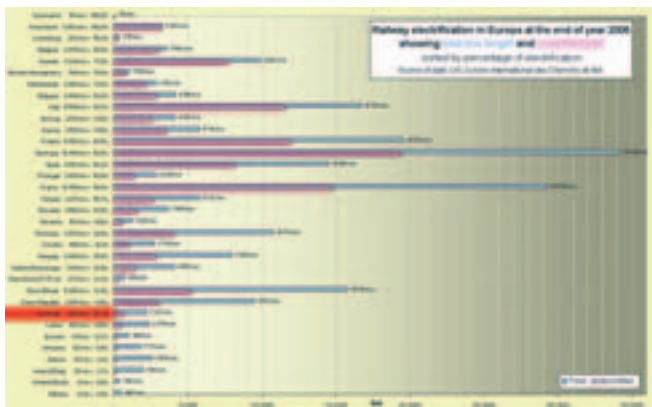


-Som cykelrådgiver kan vi tilbyde at udarbejde sammenhængende koncepter og strategiplaner for fremme af cyklisme, som efterfølgende udmøntes i konkrete, stedsspecifikke cykelpolitikker, -handlingsplaner og -projekter, siger Anders H. Kaas

virksomhedsdrift, forklarer Eli Skop, der fortsætter:

-Før dette kan lade sig gøre, skal vores egne medarbejdere inddrage klimaet som en naturlig del af arbejdsprocessen. Og her kan jeg da oplyse, at vi netop nu kører en intern kampagne for at skabe bevidsthed omkring klimaarbejdet. Kampagnen hedder "RACE" (Racing Awareness Cutting Energy) og går i sin enkelthed ud på, at de 18.000 medarbejdere i koncernen konkurrerer med sig selv om at være så energibevidste som muligt samtidig med, at afdelinger og nationer konkurrerer mod hinanden. Vi tror - overordnet set - vi når det bedste resultat, når alle arbejder for samme mål - hvor ansvaret ligger såvel hos den enkelte som hos ledelsen. I hver enkelt afdeling og nationalitet har hver især et ansvar for at realisere de fælles mål.

-Som trafik- og byplanlæggere med fokus på kvalitet i byrummene er det vigtigt for os at sikre sammenhæng mellem byen og trafikken, sådan at mobilitetsproblemer løses, samtidig med at der skabes attraktive byrum, som er til glæde for byens brugere. Vi lægger således stor vægt på at have en holistisk tilgang til trafik- og byplanlægning og prioriterer et godt samarbejde mellem arkitekter, byplanlæggere og trafikplanlæggere omkring udformningen af byens rum. Da vi har fokus på bæredygtighed og løsning af klimaproblemet, er vi fortalere for den bæredygtige transport og udformning af byrum og infrastruktur, der fremmer den - bl.a. med fokus på letbaner, fodgængertrafik og cyklisme, siger Anders H. Kaas.



Af denne tabel fremgår det, at Danmark (med rødt) har en absolut lav placering, når det gælder elektrificering af jernbanestrækninger. Det står i kontrast til, at vi producerer meget vindmøllestrøm