

MOVING PEOPLE

SEKS ANBEFALINGER TIL NYTÆNKNING I TRANSPORTEN

KOMMENTARER FRA PANELEDBAT SAMT AKTØRDIALOG

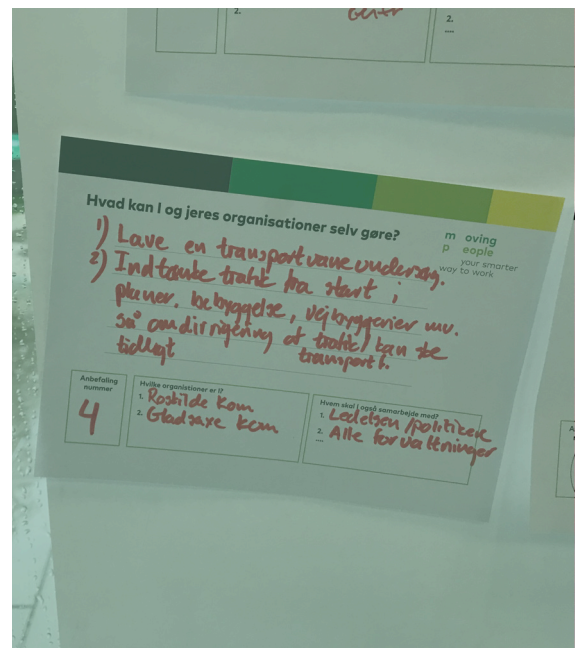


PROJEKTTITEL

Seks anbefalinger til nytænkning i transporten
Konference den 10-11. september 2019, Moving People

KONSULENTBISTAND**COWI**

Oktober 2019



6

ANBEFALINGER TIL ET NYT MINDSET FOR TRANSPORT

Vores transport kan få stor betydning for at løse tre påtrængende kriser, vi som samfund står overfor – klimakrisen, sundhedskrisen og en mobilitetskrisen i form af trængsel i byerne og mangel på mobilitet på landet.

“Den måde, vi indretter vores transport på, kan gøre en positiv forskel.” Sådan lyder indledningen på et dokument som blev fremlagt på konferencen Moving People d. 10. september 2019, og som indeholder seks anbefalinger til, hvordan man gennem partnerskaber og samarbejder kan gøre det nemmere at være grøn mobilist. De seks anbefalinger er blevet til på baggrund af erfaringer og resultater fra mobilitetsprojekter i Region Hovedstaden, Moving People, Formel M samt med inspiration fra regionale mobilitetsplaner og strategier.

På konferencen dannede de seks anbefalinger afsæt for en paneldebat, hvor der medvirkede repræsentanter med forskellig baggrund: politikere, interesseorganisationer og virksomheder. De seks anbefalinger blev også drøftet blandt konferencens deltagere, som to og to og helt på tværs af organisationer udviklede konkrete forslag til initiativer og partnerskaber indenfor de seks temaer.

DE SEKS ANBEFALINGER:

- 1 Gør det nemt at være mobilist**
- 2 Undgå transportspild**
- 3 Prioritér aktiv transport lokalt, regionalt og nationalt**
- 4 Etablér og understøt partnerskaber mellem arbejdspladser og myndigheder om grøn og sund mobilitet**
- 5 Prioritér sammenhænge i transporten og infrastruktur der understøtter grøn pendling**
- 6 Test og tag styring på nye innovative løsninger til gavn for et bæredygtigt samfund**

I denne opsamling gengiver vi input til de seks anbefalinger, som det kom til udtryk på konferencen. For hver af anbefalingerne har vi en sammenfatning af paneldebatten, idet vi loyalt gengiver debatten, som den var. Rækkefølgen har vi dog passet ind under de seks temaer.

For hvert tema har vi samlet op på de konkrete forslag til initiativer og partnerskaber, der kom i dialogen mellem konferencens deltagere, idet disse blev opsamlet med posters på plakater. Der er ikke tale om en fuldstændig opsamling, men om centrale nedslagspunkter. Vi har endvidere gengivet fakta, som kom frem på konferencens faglige indlæg.

1 GØR DET NEMT AT VÆRE MOBILIST

Det skal være nemt at være mobilist og frit kunne vælge, om dagens transport er at tage cyklen, toget, eller om vi har brug for bilen - uden økonomiske, strukturelle eller praktiske barrierer.

KMD har overvejende gennem nudging gjort det nemmere at cykle til og fra arbejdspladsen. Virksomhedens CO₂ aftryk er reduceret med 10 %. Det kom som en overraskelse, at potentialet var så stort. KMD og andre virksomheder i Ballerup har etableret et mobilitetsnetværk, hvor der bl.a. i regi af Moving People og i samarbejde med Ballerup Kommune er afprøvet en række initiativer.

“KMD har fokus på medarbejdernes sundhed, hvor det at cykle på arbejde kan gøre en meget stor forskel. I bund og grund så kan alle ikke cykle på arbejde. Dem, der ikke kan, skal være glade for dem, der gør det. Det giver bedre plads på vejene.”

Ditte Haugaard Clausen, CRS & Public Affairs-Manager, KMD.

Det skal være nemt og ligetil at være fleksibel mobilist. Som eksempel blev nævnt Skånetrafiken-appen - en perfekt guide til dagens rejse mellem Malmø og Albertslund. Den form for information skal der være meget mere af. Det skal være let at komme fra Greater Copenhagen til Hamborg, til Gøteborg og mange andre steder. Det er der et behov for samarbejde om, og det kan f.eks. ske i regi af String-samarbejdet, som omfatter mange aktører, der allerede samarbejder om at skabe en grøn transportkorridor i Tyskland-Danmark-Sverige.

“Der skal skabes gode rammer for grøn transport i hverdagen. Det er ikke alle, der kan cykle, og det er ikke alle rejsemål, der kan nås på en cykel. Derfor hører det med i en samlet løsning, at der skabes gode kollektive transportmuligheder.”

Sophie Hæstorp Andresen, regionsrådsformand, Region Hovedstaden.

UDPLUK FRA POSTERS:

HVAD: Vanebrudskampagner skal sætte fokus på mobilistens muligheder, trivsel og sundhed.

HVEM: Borgere, trafikelskaber og virksomheder.

HVAD: Der er store mængder af data, som kan bruges til nye tekniske løsninger, som kan gøre det nemmere at være trafikant.

HVEM: Kommuner, rådgivere og leverandører.

HVAD: Der skal være flere parkeringspladser ved stationerne, så det er lettere at kombinere bil og kollektiv transport.

HVEM: Kommuner, DSB, Region Hovedstaden, Staten, Bane Danmark.

HVAD: Der skal større fokus på fodgængervilkår.

HVEM: Cyklistforbundet, Fodgængerforbundet og politikere.

HVAD: Det skal være meget lettere at praktisere delemobilitet.

HVEM: Bl.a. app-leverandører f.eks. NaboGo.

HVAD: Virksomhederne skal "fejle for egen dør" og skubbe til folks mobile adfærd – de gode historier skal frem.

HVEM: Offentlige og private virksomheder.



2 UNDGÅ TRANSPORTSPILD

Transport giver muligheder, men bruger ressourcer, er pladskrævende og koster energi. At undgå transportspild er en oplagt tankegang for, at transporten kan bidrage til bæredygtige byer og være sundere og grønnere.

Flere af paneldebattens deltagere gav udtryk for, at vi skal være bedre til at udnytte kapaciteten på de eksisterende veje. Kapaciteten er flere steder udfordret. Løsningen er ikke at bygge nye veje, men derimod at være bedre til at udnytte den kapacitet der er i dag. Roadpricing er en måde at regulere efterspørgslen på, så transportsystemet udnyttes bedre. Roadpricing blev af flere fremhævet som en mere politisk realiserbar måde at regulere på end gennem moms og afgifter.

“Vi kan ikke løse vores problemer med mere asfalt, vi flytter bare rundt på problemerne. Der må findes andre løsninger, og vi skal bruge alle håndtag. Måske skal vi dække motorvejene over og lave grønne korridorer?”

Trine Græse, Borgmester i Gladsaxe Kommune

Transportspild handler også om at udnytte den kapacitet, der allerede er i den kollektive transport, og få fyldt så mange sæder op som muligt. Flere steder er den kollektive transport på sin kapacitetsgrænse. Her er det nødvendigt med investeringer, hvis den skal kunne rumme de 15 % flere passagerer, som forventes i Hovedstadsregionen i 2030.

UDPLUK FRA POSTERS:

HVAD: Samkørsel skal gøres attraktivt f.eks. med gratis samkørsels P-pladser og elektroniske platforme.

HVEM: Region Hovedstaden, P-plads ejere, Passagerpulsens m.fl.

HVAD: Styrkelse af den kollektiv transport ved at praktisere stationsnær byudvikling.

HVEM: Staten, kommuner, developere m.fl.

HVAD: Fremme af el-cykler til pendling gennem mulighed for bruttolønsordning.

HVEM: Dansk Industri og Cyklistforbundet.

HVAD: Virksomheder skal have en ambassadør, som har til opgave at fremme initiativer til bæredygtig og sund transport.

HVEM: Virksomheder.

FAKTA FRA FAGLIGE OPLÆG:

• “Der er under 1,2 personer per bil og den står i gennemsnit stille 23 ud af døgnet 24 timer.” Johanna Grant, Gröna Bilista

• “Bilisterne bruger/spilder i gennemsnit to uger om året pga. trængsel i trafikken.” Johanna Grant, Gröna Bilista



3 PRIORITÉR AKTIV TRANSPORT LOKALT, REGIONALT OG NATIONALT

Vores samfund har bevæget sig mod en mere og mere stillesiddende livsstil – på arbejde og i transporten i bil. Aktiv transport som cykel, elcykel, gang eller endda løb er en overset hverdagsmotion, som alle bør have ansvar for at fremme.

“Inaktivitet er på vej til at blive den største årsag til sygdom. Aktiv transport har beviseligt en positiv sundhedsmæssig effekt. ‘Sitting is the new smoking’, og ingen er interesseret i at dø for tidligt pga. inaktivitet. Der skal arbejdes med intelligent byplanlægning og smart cities, hvor aktivitet bringes ind i hverdagen.”
Jens Troelsen, professor og forskningsleder for Active Living Institut for Idræt og Biodynamik, Syddansk Universitet.

Sundhed er et stærkt argument for at få flere til at cykle, det viser succesens med “Vi cykler til arbejde”-kampagnen. Der skal bygges flere og bedre cykelveje, f.eks. supercykelmotorveje med prioritering af cykler f.eks. i kryds. Blandt dem der cykler, er der en stor glæde ved arbejdstransporten, da de ikke sidder i en bilkø og bliver sure.

Regionerne har transport, sundhed og klima som væsentlige opgaver. Derfor er aktiv transport et naturligt tema at tage op. For Region Hovedstaden sker det bl.a. ved finansiering af sekretariatet for supercykelstier.

“Vi ser cyklen som en del af den samlede transport. Trængslen omkring de 4 største byer stiger med 149% frem til

2030. Det kan vi ikke bygge os ud af. 42% af borgerne i Region Hovedstaden bor i husstand uden egen bil. Lad os løfte diskussionen op fra kun at snakke om udbygning af veje til at omfatte en bred vifte af løsninger, herunder de grønne og sunde.”

Klaus Bondam, direktør, Cyklistforbundet.

FAKTA FRA FAGLIGE OPLÆG:

- *“Antallet af svært overvægtige er tredoblet på blot 20 år; 60 % af den voksne befolkning er stillesiddende i mindst 8 timer på hverdage, og 29 % af den voksne befolkning følger ikke anbefalingen om 150 minutters fysisk aktivitet om ugen.”*

Jens Troelsen, professor Syddansk Universitet

- *“Der er en non-lineær effekt forbundet med aktiv transport. Det betyder, at aktiv transport de første 1 -2 timer om ugen har ca. dobbelt så stor sundhedseffekt end tilfældet for de efterfølgende timer.”*

Jens Troelsen, professor Syddansk Universitet

- *“I Greater Copenhagen er hver anden borgers pendlerture 10 km eller derunder og ville potentielt kunne nås indenfor ca. en halv time på cykel.”*

Sidsel Birk Hjuler, Sekretariatet for Supercykelstier

- *“Erfaringer fra det tværkommunale, regionale supercykelstisamarbejde i Region Hovedstaden viser, at cykeltrafikken i gennemsnit stiger med 23%, når der etableres sammenhængende, regionale cykelpendlerruter. 14 % af de nye cykelpendlere kommer fra bil.”*

Sidsel Birk Hjuler, Sekretariatet for Supercykelstier

UDPLUK FRA POSTERS:

Hvad: Aktiv transport skal italesættes på virksomhederne, så både medarbejdere og ledelse ser samme perspektiv.

Hvem: Virksomhedernes medarbejdere og virksomhedernes ledelse.

Hvad: Indsamling og formidling af viden om de sundhedsmæssige gevinster ved aktiv transport.

Hvem: Forskningsenheder, Region Hovedstaden, kommuner, Cyklistforbundet.

Hvad: Deling af data som er relevant for den aktive transport.

Hvem: Vejdirektoratet, m.fl.



4 ETABLÉR OG UNDERSTØT PARTNERSKABER MELLE ARBEJDSPLADSER OG MYNDIGHEDER OM GRØN OG SUND MOBILITET

Ansvaret for pendlingen til virksomheder og arbejdspladser falder mellem mange stole. Der er et stort potentiale i at samarbejde om de mange små løsninger – ”små tandhjul” – der skal få transporten til at hænge sammen for pendlerne.

Der er eksempler på, at partnerskaber mellem kommuner, virksomheder, trafikelskaber m.fl. får sat gang i aktiviteter. Moving People er et eksempel på, at det er muligt med de rette incitamenter at få flyttet pendlere fra biler over på miljøvenlige transportformer. Den slags partnerskaber var der blandt paneldeltagerne stor interesse for at fortsætte. Samtidig var der et synspunkt om at blive bedre til at komme fra projektstadiet og ud over rampen med realisering af projekter i ’den virkelige verden’.

Som et konkret eksempel på samarbejde blev nævnt Malmö Works, der omfatter 12 virksomheder. Med opbakning fra Skånetrafikken og Malmö Stad arbejdes for at få flere til at rejse mere grønt på deres pendlerrejse. Opgaven er lagt hos et reklamebureau, og virkemidlet

er kommunikation. Virksomhederne er meget forskellige i størrelse og behov, og initiativer tilpasses den enkelte virksomhed. Et centralt element er en digital platform, hvor man som virksomhed vælger, om man vil agere godt, mellem eller i verdensklasse. Virkemidler tilpasses ambitionsniveauet.

UDPLUK FRA POSTERS:

Hvad: Der skal etableres flere og større netværk til at fremme bæredygtig transport.

Hvem: Virksomheder, borgere, institutioner og kommuner.

Hvad: Det grønne perspektiv skal bruges som et argument for at skabe forandring, bl.a. gennem informationskampagner.

Hvem: Kommuner, virksomheder, uddannelsesinstitutioner m.fl.

Hvad: Det bør etableres et netværk, som samler interesser på tværs af sektorer.

Hvem: Kommuner, virksomheder, uddannelsesinstitutioner m.fl.

Hvad: Skattereglerne bør udformes, så de understøtter grøn mobilitet.

Hvem: Staten, Skat og virksomhedernes organisationer.

FAKTA FRA FAGLIGE OPLÆG:

• “Hvis alle bilpendlere lader bilen stå bare en dag om ugen, så vil der være 20 % mindre trængsel på vejene.”
Anette Enemark, Movia

• “Aktiviteter og tiltag i regi af Moving People har haft en tydelig effekt på medarbejdernes transportadfærd. Der er et fald på 4 % af medarbejderne som hver dag bruger bil og en stigning på 5% blandt dem som dagligt cykler. I en sammenlignelig gruppe af virksomheder, uden disse aktiviteter og tiltag, steg andelen af daglige bilbrugere med 9 % og andelen af daglige cyklister stagnerede.”
Marie Karen Andersen, PhD og Ekstern lektor DTU.

• “Et britisk studie blandt en kvart million briter viste at cykling til arbejde var associeret med 41 % lavere risiko for tidlig død sammenlignet med bilister og brugere af offentlig transport.”

Jens Troelsen, professor Syddansk Universitet

5 PRIORITÉR SAMMENHÆNGE I TRANSPORTEN OG INFRASTRUKTUR DER UNDERSTØTTER GRØN PENDLING

Når det kommer til pendling på tværs af geografier og transportformer, efterspørges virksomheder og pendlere et samlet ansvar for, at det store system fungerer på tværs – ”de store tandhjul”.

Der blev af flere paneldeltagere peget på behovet for at få en samlet trafik- og mobilitetsplan for Hovedstadsområdet. Det skal være en bindende plan, som forpligtiger mange aktører - kommuner, regionen, staten og virksomheder – til at skabe god mobilitet og attraktive byområder. Alternativet er at udviklingen styres af fragmenterede hensyn.

Behovet forstærkes kun af, at der tegner sig helt nye teknologiske muligheder. Udnyttes disse potentialer rigtigt, så kan de blive til gavn for den grønne omstilling. Det er en lovende fremtid, hvis vi træffer de rigtige beslutninger. Politikere bærer i sidste ende mere ansvar for omstilling end teknologien.

“Der er desværre alt for mange eksempler på, at den indre sammenhæng i den kollektive transport ikke er optimal, fordi der ikke samarbejdes om det. Region Hovedstaden vil gerne byde ”staten op til dans” for at få etableret en overordnet plan for mobilitet i hovedstadsområdet.”
Sophie Hæstorp Andresen, regionsrådsformand, Region Hovedstaden.

Fra Dansk Industri blev ideen om et mobilitetsråd lanceret, og der var blandt flere af paneldeltagerne interesse for det. Mobilitetsrådet skal have som opgave at kigge på tværs af transportformer og interesser. Det skal være et arnested for skabelse og igangsætning af initiativer, som har et holistisk og grønt perspektiv på transport.

“Mit svar på at opnå en bedre sammenhæng på tværs, er et mobilitetsråd. Det er vigtigt at skabe et forum, som ser på tværs af transportformer, og som kan få bæredygtige løsninger til at blive sat i værk. Det er der en stor interesse for. Ofte er det ildsjæle, der får sat initiativer i gang. Men ildsjæle brænder ofte ud. Det er vigtigt at få det bredt ud, så det ikke afhænger af enkeltpersoner.”

Michael Svane, branchedirektør i DI-transport, Dansk Industri.

Især på det lokale niveau er en vigtig samarbejdspartner borgerne, som både kan bidrage med innovative ideer, og til realiseringen af dem. København, hvor mange cykler, blev nævnt om et eksempel på, at borgerne i stor stil tager grønne løsninger til sig.

“De vigtigste samarbejdspartnere er borgerne. De skal være med på det, når nye løsninger skal prøves af. Heldigvis bobler det af liv og initiativer i kommunens mange landsbyer. Der er stor interesse for klimaspørgsmål, og næsten alle ønsker at byde ind med ideer til initiativer.”

Carsten, Rasmussen, borgmester, Lejre Kommune.

UDPLUK FRA POSTERS:

Hvad: Alle skal være åbne for nye samarbejder, og der kan herigennem skabes nye og gode løsninger.

Hvem: Alle aktører.

Hvad: Der skal samarbejdes på tværs af organisationer og administrative grænser for at skabe sammenhæng i den kollektive transport.

Hvem: Kommuner, Regioner, DSB, Bane Danmark, Movia m.fl.

Hvad: Planlægning skal baseres på viden om borgernes behov og perspektiv.

Hvem: Kommuner, borgere, virksomheder m.fl.

FAKTA FRA FAGLIGE OPLÆG:

- “En tredjedel af reduktionen i emissioner fra transportsektoren skal ske gennem adfærdsændringer.”
Johanna Grant, Gröna Bilista
- “Investeringer i Supercykelstier har et årligt samfundsøkonomiske afkast på 11 %.”
Anette Enemark, Movia
- “Hvis 1/3 af alle, der bruger bus og tog, sætter sig ind i en bil, er der et samfundsøkonomisk trængselstab på 2,7 mia. kroner per år.”
Anette Enemark, Movia

6 TEST OG TAG STYRING PÅ NYE INNOVATIVE LØSNINGER TIL GAVN FOR ET BÆREDYGTIGT SAMFUND

Der er en større forandring i gang på transportområdet, der kræver, at nye løsninger og services skal afprøves og formes sammen med borgerne, udbyderne og myndigheder til gavn for en bæredygtig mobilitet.

Samarbejdet i regi af Moving People blev rost for at have skubbet mange initiativer i gang. Initiativer som har bevist, at man kan ændre mobilitetsvaner og flytte pendlere fra bil til cykel og kollektiv transport. Som et eksempel blev nævnt virksomheden MOE, hvor man fik 35 % flere af de ansatte til at cykle mere. Samarbejder og partnerskaber skabt i Moving People, Loop City og andre steder bør, ifølge de fleste af paneldeltagerne, fortsætte.

For ikke så længe siden var det ikke velset at virksomhederne blander sig i medarbejdernes transport. Sådan er det ikke længere. Mange virksomheder har for længst overskredet grænsen for, hvad man som virksomhed kan blande sig i. Flere aktører skal ombord for at styrke arbejdet for at påvirke transportvanerne. Fagforeningerne blev nævnt som en aktør, der med stor effekt kunne påtage sig en inspiratorrolle ved at italesætte medarbejdernes transport.

UDPLUK FRA POSTERS:

Hvad: Der skal være en udbredt vidensudveksling, herunder deling af erfaringer med f.eks. cykelpitstop, testfamilier, speed pedeles og el-cykler.

Hvem: kommuner m.fl.

Hvad: Anlæggelse af særligt børnevenlige cykelstier.

Hvem: Kommuner.

Hvad: Krav til de nye og ikke altid bæredygtige mikromobilitets former, som f.eks. el-løbehjul.

Hvem: Staten og kommuner.

FAKTA FRA FAGLIGE OPLÆG:

• *“Bilparken kan reduceres til en tiendedel af, hvad vi har i dag med autonome biler og deling af bilflåden.”*

Lykke Magelund, COWI

• *“Kørselsomfanget på vejene i storbyområder vil stige til det dobbelte af, hvad vi har i dag, hvilket i praksis er et trafikalt sammenbrud, hvis der ikke praktiseres samkørsel og satses på udbygning af den kollektive transport.”*

Lykke Magelund, COWI



