

Mobilitet

Temamøde i Det Grønne Hus 24. september 2024

I Køge Kommune er der en meget stor udledning af CO₂ fra transportsektoren. Men det meste kommer fra gennemkørende vejtrafik på motorvejene.

Køge vil prioritere de bløde trafikanter, der går og cykler – og forsøge at flytte flere personer fra bil til tog og fremme samkørsel i privatbilerne.

Kommunen arbejder også på at forbedre den stationsnære planlægning og fremkommeligheden for den kollektive trafik. Desuden skal alle kommunens egne biler køre på el, og der skal sikres tilstrækkelige muligheder for at oplade elbiler.

Kommunen efterlyser forslag til en yderligere indsats for at fremme et mere bæredygtigt transportsystem på tværs af kommunernes grænser.

Al transport på grønne drivmidler

Globalt er det vigtigt for klimaet at nedbringe CO₂-udledningerne fra transport. Men lokalt tæller hensynet til bymiljøet og sundheden mest, sagde transportøkonomen, Niels Buus Kristensen, i sit oplæg.

Transportsektoren har haft meget svært ved at sænke sine CO₂-udledninger. Men EU's krav til bilproducenterne betyder, at udledningerne fra nye personbiler, varebiler og bybusser falder mod nul i 2035. Nye lastbiler og turistbusser følger efter, med et fald på 65 procent i 2035 og 90 procent i 2040.

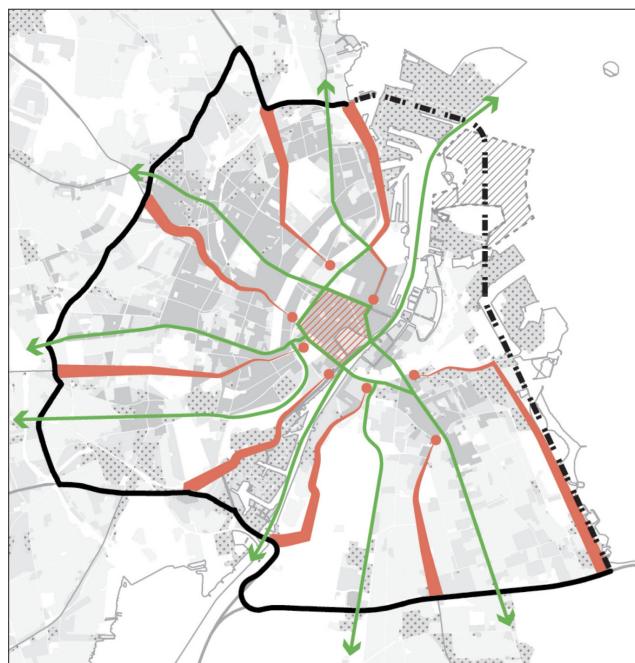
Grønne drivmidler er det, der virkelig batter. Lokale indsatser kan fremskynde CO₂-reduktionen lidt, men på langt sigt har de ingen indflydelse på klimaet, for til den tid er alle transportmidler grønne alligevel, sagde Niels Buus Kristensen.

»Gør det for at fremme et godt bymiljø og få folk til at gå og cykle, så de bliver sundere og lever længere og har et bedre liv. Og tag så klimagevinsten som en sidegevinst.«

Desuden bør kommunen sørge for, at der ikke mangler ladestandere, at der er kollektiv trafik til dem, der ikke råder over en bil, og at kommunen selv bruger elbiler.

En by for de bløde trafikanter

Ligesom kostpyramiden anbefaler at spise mest af grøntsager og groft brød, moderate mængder af frugt og lyst brød og mindst af fisk, kød og fede og søde sager, skal vi på transportdiæt og bevæge os mest ved at bruge vores egne kræfter, moderat med de delte og kollektive transportmidler og mindst med personbil, skib og fly, sagde byplanlæggeren Jakob Steen Christensen.



Han beskrev hvordan man kan omforme København. Hver anden indfaldsvej omdannes til en grøn boulevard, hvor der kun er cykler, kollektiv transport og delt mobilitet. Bydelene mellem de grønne boulevarder bliver til trafikøer. Biler må køre ind fra ringvejen og rundt i bydelen, men de må ikke krydse de grønne boulevarder. Hvis man vil køre i bil fra en bydel til en anden, skal man først køre ud på ringvejen. Cykler og kollektiv trafik må derimod gerne krydse de grønne boulevarder.

Det vil give de bløde og kollektive trafikanter en klar fordel, og man undgår helt den gennemkørende biltrafik.

Jakob Steen Christensen viste også eksempler på, hvordan man kan omdanne vejene i boligområder, så de bliver tiltrækkende for børn, gående, cykler, delebiler og samvær.

Ved stoppesteder og trafikale knudepunkter kan man samle hverdagsfunktioner og lokale indkøbsmuligheder.

Desuden fortalte han om HjemJobbHjem-kampagnerne i Norge. Ansatte på de virksomheder, der tilslutter sig kampagnen får tilbud om nedsat pris på månedskort til den kollektive trafik. Det har reduceret privatbilismen med 10 procent på 5-6 år i et af områderne, sagde Jakob Steen Christensen.

Fremkommelighed

Movia, der befordrer 170.000 passagerer om året på Sjælland og Lolland-Falster, er godt i gang med omstillingen til

grønne drivmidler. I år 2030 vil alle Movias busser, flexbiler og lokaltog være eldrevne. Men trængselsproblemerne er der stadigvæk, og der kommer flere og flere biler, sagde udviklingschef Peter Rosbak Juhl.

For at få flere passagerer over i den kollektive trafik arbejder Movia på at styrke det strategiske net (hvor der kører flest busser og tog) og få busserne hurtigere frem. Et eksempel er planerne om bus i egen bane, signalprioritering og opgradering af stoppestederne for linje 101A fra Køge Station via det nye supersygehus til Ølby Station.

Kommunerne kan styrke den kollektive trafik gennem byplanlægningen og udviklingen af byområderne. Movia arbejder sammen med både kommuner, institutioner og virksomheder. Virksomhederne kan købe flere afgang, hvis de ønsker det. De unge skal til og fra deres uddannelsessteder og have god mulighed for et aktivt ungdomsliv.

Movia har fokus på fritidsaktiviteter. Der er 5.000 foreninger på Sjælland med 1 million medlemmer, der skal til og fra træning, stævner, kampe og andre fritidsaktiviteter.

En svær nød at knække er mobiliteten på landet. Der er få rejsende. Om morgenen, når børnene skal i skole, er man nødt til at køre med store busser – men de kører tomme tilbage.

I Næstved er der forsøg i gang med Nærbus: Man bestiller sin tur mellem to stoppesteder på en app senest 15-30 minutter før man skal afsted, og bussen kører den nærmeste vej i forhold til de ture, der er bestilt.

Der er også samkørselsprojekter i gang i Køge, på Stevns og i Faxe.

FDM støtter samkørsel

Mobiliteten er FDM's første prioritet, sagde digital forretningsudvikler Clément Guasco. Folk har behov for at komme rundt. FDM vil gerne hjælpe dem til at gøre det så grønt som muligt. Vores nummer ét er at bidrage til omstillingen til elbiler.

Vi bruger meget tid på at rådgive folk om elbiler. Derved får vi også at vide, hvad der er svært for danskerne. Opladning er et problem, måske ikke i virkeligheden, men så mentalt. Mange bor et sted, hvor de ikke kan få en oplader derhjemme.

Hvis alle skifter til elbiler, løser det et klimaproblem, men jo længere væk fra byerne man bor, jo mindre har man råd til at skifte til elbil.

Samkørsel er en ny form for kollektiv trafik, der kan gøre livet nemmere for nogle bestemte målgrupper. Kollektiv tra-

fik fungerer i byerne og mellem byerne, men uden for byerne er det svært. Vores målgruppe for samkørsel er et udsnit af folk som den traditionelle kollektive trafik ikke hjælper, fordi de har mange skift. Hvert skift betyder tab af tid, og så springer de fra. Ud af 10.000 er der ifølge vores statistikere kun syv procent, som kunne have taget turen med kollektiv trafik uden at skifte. De 93 procent skulle skifte undervejs, og to tredjedele skulle skifte to gange.

Spørgsmål og debat

Efter oplæggene var der især debat om kommunernes muligheder for at påvirke udviklingen.

- Roadpricing kan være med til at begrænse trængslen og gener fra bilerne i store byer, men egner sig ikke til at reducere udledningerne af CO₂. Det problem skal løses ved at gøre alle transportmidler grønne. Det er ved at ske med bilerne. Søfart og fly er de store problemer, sagde Niels Buus Kristensen.
- Bilerne kører med tomme sæder og står stille det meste af tiden. Hvis vi bare skifter dem ud med elbiler, har vi stadig 2,4 millioner biler – og der udledes 25.000 kg. CO₂ og bruges mange ressourcer ved produktionen af hver bil, sagde Jacob Skjødt.
- Markedet er bedst til at løse problemet med råstofressourcer. Når vi begynder at mangle litium, vil priserne stige. Så vil man finde andre måder at fremstille batterierne på, og måske bliver bilerne så dyre, at vi ikke køber så mange af dem. Bilfabrikkerne skal også begrænse deres udledninger; de kommer til at producere biler uden at udlede CO₂ i 2050, svarede Niels Buus Kristensen.
- Jakob Steen Christensen, Peter Rosbak Juhl og flere af deltagerne argumenterede for, at kommunerne skal gøre så meget, de kan, for at styrke den kollektive trafik og fremme delebiler, samkørsel og cyklisme. Blandt forslagene var flere parker- og rejs-anlæg, også ved motorvejene, stationsnær planlægning, bedre tilbud om indkøb og aktiviteter i nærområdet, grønne cykelruter, pendlerbusser og kollektiv transport på tværs af hovedfærdselsårer og kommunegrænser.
- Niels Buus Kristensen og Clément Guasco pegede på, at kommunen ikke har indflydelse på den gennemkørende trafik og de lange bilture, hvorfra langt det meste af CO₂-udledningerne stammer.