

JUNI 2015
HØJE-TAASTRUP KOMMUNE

KLIMATILTAG I TRAFIKKEN HØJE-TAASTRUP GOING GREEN

JUNI 2015
HØJE-TAASTRUP KOMMUNE

KLIMATILTAG I TRAFIKKEN HØJE-TAASTRUP GOING GREEN

PROJEKTNR. A060354
DOKUMENTNR. 01
VERSION 02
UDGIVELSESDATO 09062015
UDARBEJDET ANEN, SVTJ
KONTROLLERET ARI
GODKENDT ARI

INDHOLD

1	Mobilitet er transport med mennesker i fokus	7
1.1	Høje-Taastrup som foregangskommunen	7
1.2	Forskellige opgørelsesmetoder, forskellige handlemuligheder	9
1.3	Indsatsområder i forhold til trafikken	10
1.4	Indsatsområder med mange håndtag	11
1.5	Klimabelastningen fra transport i Høje-Taastrup Kommune	12
1.6	Transporten i Høje-Taastrup Kommune	14
2	Bruttokatalog over initiativer på transportområdet	19
2.1	Transportplan for Rådhuset	22
2.2	Den kommunale vognpark	25
2.3	Trafikken til kommunens skoler	27
2.4	Transportplaner for øvrige kommunale arbejdspladser	30
2.5	Mobilitet og tilgængelighed i planlægningen	32
2.6	Busser på alternative drivmidler	35
2.7	Flere brugere af Flextur og Flextrafik	37
2.8	Grøn indkøbspolitik	39
2.9	Supercykelsti & andre cykeltiltag	41
2.10	Fodgængernet	43
2.11	Signalprioritering og ITS-løsninger	45
2.12	KørGrønt kurser for private	47
2.13	Parkér og Rejs	49
2.14	Samkørsel	51
2.15	Indkøb og udbringning af varer	54
2.16	Elcykler til pendling og andre ture	57
2.17	Delebiler	59
2.18	Kampagner, information og viden om grøn transport	62

2.19	Mobilitetsnetværk i virksomheder i erhvervsområder	65
2.20	Firmapendlercykel	69
2.21	Pendlerbus til erhvervsområder og store arbejdspladser	71
2.22	KørGrønt kurser i virksomheder	73
2.23	Infrastruktur til el-ladestanderer til private elbiler	75
2.24	Udviklingsprojekter	77

1 Mobilitet er transport med mennesker i fokus

Høje-Taastrup Kommune har en klar politisk vision om at mindske klimabelastningen fra kommunens aktiviteter, herunder fra trafikken.

Kommunens udviklingsstrategi bygger på at tiltrække nye virksomheder, styrke kommunen som det trafikale knudepunkt i Hovedstadsregionen og i Danmark samt at tiltrække flere borgere. Udviklingsstrategien sætter endvidere rammen for tiltagene og indsatsområderne i det igangværende arbejde med Strategiske Energi- og Klimaplan 2020 for Høje-Taastrup Kommune. Tiltag på energi og klimaområdet er også forankret i kommunens nuværende og kommende politikker og strategier, der sikrer, at energi- og klimaplanen bygger videre på de politiske og udviklingsmæssige spor, der er lagt for kommunen.

Med Høje-Taastrups placering centralt som et trafikalt knudepunkt i Hovedstadsregionen, er der gode forudsætninger for at tiltrække nye virksomheder og borgere. Kommunens satsning på transporttunge virksomheder har allerede givet bonus: I 2015 åbner Copenhagen Markets (Grønt Torvet), og i 2016 PostNorden i Høje-Taastrup Transport Center. Transport- og logistikvirksomheden DSV har netop udbygget deres hovedsæde i Hedehusene. Det giver flere arbejdspladser, men også mere trafik. De mange pendlere til kommunens arbejdspladser og udviklingsstrategiens mål om flere arbejdspladser og indbyggere vil - alt andet lige - give mere trafik på vejene. Fokus i den Strategiske Energi- og Klimaplan for Høje-Taastrup kommune er derfor at understøtte, at den nødvendige transport er så grøn og klimavenlig som mulig.

1.1 Høje-Taastrup som foregangskommunen

Høje-Taastrup kommune vil være foregangskommune for et fossilfrit Danmark, og har ambitionen om at finde nye løsninger, der hjælper til omstillingen til et fossilfrit transportsystem - også ud over kommunegrænsen.

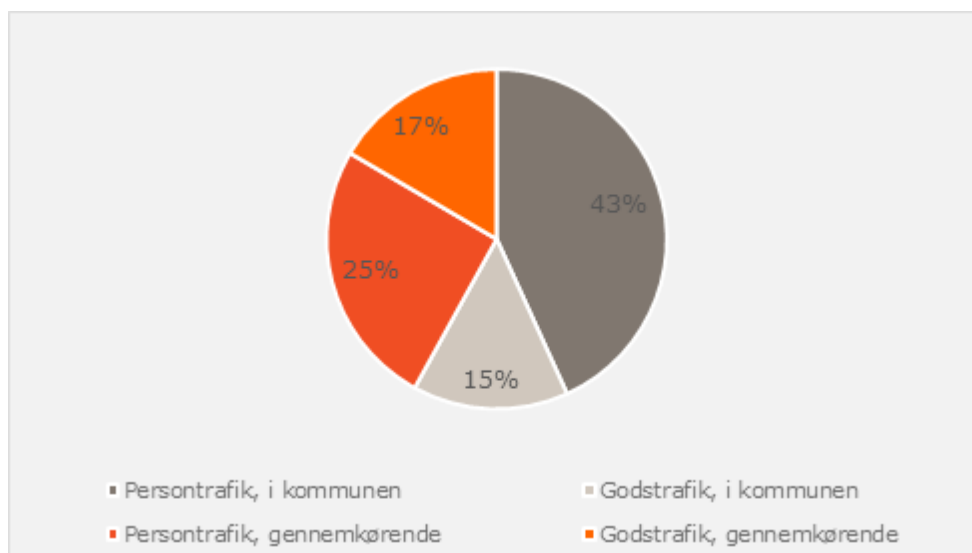
Boks 1.1: Klimakommune

Høje-Taastrup Kommune er klimakommune og væksten i kommunen vil være på forkant med bæredygtige løsninger. Kommunen vil gøre det let for borgere og virksomheder at træffe miljørigtige valg. Ved at gå forrest i brugen af ny, lovende miljøteknologi vil kommunen øge virksomheders og borgeres mulighed for at gøre det samme

Kilde: Høje-Taastrup Kommunes Vækstpolitik 2013-2017.

Derfor arbejder Høje-Taastrup Kommune med løsninger, der også påvirker den del af transporten, der foregår uden for kommunegrænsen. Det er ture, der køres af kommunens egne borgere, ansatte på kommunens virksomheder og vare- og lastbiltrafik der starter eller slutter i kommunens virksomheder.

Den meget store del af transporten der foregår på motorvejen, ligger uden for hvad kommunen alene kan påvirke. Her er det nationale og internationale tiltag og regulering, der har indflydelse. Ligesom samarbejde med nabokommuner og regioner er vigtig.



Figur 1-1 CO2 emission fra trafikken inden for kommunegrænsen

Kilde: Høje-Taastrup Kommune.

Høje-Taastrup Kommune ønsker at starte omstillingen til et fossilfrit transportsystem. Projektet Høje-Taastrup Going Green, med støtte fra den grønne superpulje under Klima- Energi og Bygningsministeriet er et vigtigt skridt i denne udvikling. Under projektets ramme gennemføres en lang række, analyser, udredninger, idekatalog og klargørelse til demoprojekter, hvor kommunen har mulighed til at påvirke transporten.

Tilgangen til klimatiltagene på transportområdet er at arbejde ud fra principperne om

- › **Undgå, skifte og optimere transporten**, altså undgå unødigt transport hvor det er muligt, skifte den nødvendige transport til grønnere transportformer (fx. cykel)

og bus), og optimere transporten så den bliver mere energieffektiv (fx. gennem grønnere drivmidler, nye teknologier eller grøn kørestil).

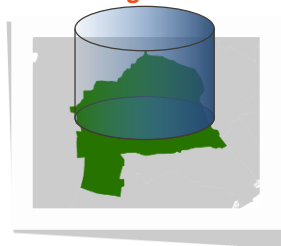
- › **Udvikle smarte og innovative mobilitetsløsninger** i samarbejde med borgere, erhvervsliv og vidensinstitutioner, så Høje-Taastrup kommune bliver et testlaboratorium for fremadrettede og smarte transportløsninger.
- › **Tilpasse løsningerne** til de faktiske forhold, altså have fokus på løsninger der er relevante for borgere og erhvervsliv, afhængig af hvor de bor, eller hvad de arbejder med. Der er forskel på mulighederne for at bruge cykel og bus, når man bor i Reerslev eller i Høje-Taastrup. Ligesom Høje-Taastrup Transport Center har behov for gode forhold for den tunge trafik, mens virksomheder med mange kontoransatte vil have fokus på gode pendlermuligheder for deres ansatte.
- › **De brede skuldre**, altså påvirke den transport vi kan – både egne borgeres transport inden for og uden for kommunen, men også den transport der starter og slutter i kommunen som pendlere der kommer udefra, eller varetransport der starter eller slutter i en af de mange virksomheder, der ligger i kommunen.

1.2 Forskellige opgørelsesmetoder, forskellige handlemuligheder

Transportens CO₂-belastning i Høje-Taastrup kommune opgjort på kommunens veje, stier og baner er knap 131.000 tons CO₂ om året. Det er denne emission, kommunens målsætninger skal måles op imod. Men effekterne af kommunens tiltag på trafikområdet beregnes på også "de brede skuldre", altså på trafikken inden for kommunegrænsen samt på trafikken der starter eller slutter i kommunen. Det er denne trafik, kommunen kan påvirke.

Optikken

Kommunegrænsen



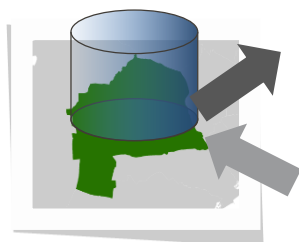
130.800 ton/år

Kommunens borgere



95.100 ton/år

Kommunen i centrum (De brede skuldre)



304.200 ton/år

Opgørelsesmetode

Opgør alene den transport der foregår inden for kommunegrænsen – uafhængig af om det er egne borgere, borgere fra andre kommuner eller gennemkørende trafik og dækker både person og godstrafik. Det er den mest almindelige måde at opgøre transportens klimabelastning på.

Opgør den transport der skabes af kommunens egne borgere – uanset om det er inden for kommunen, eller i omegnskommuner. Denne type opgørelse omfatter alene persontransporten. Så kun den interne godstransport er med og ikke den gennemkørende trafik.

Opgør al den transport der starter eller slutter i kommunen, dog ikke lastbiltrafikken uden for kommunegrænsen. Det er ikke den gængse måde at opgøre transportens klimabelastning på. Men denne tilgang giver kommunen de største handlemuligheder i forhold at påvirke transporten. Både inden for og over kommunegrænsen.

1.3 Indsatsområder i forhold til trafikken

Kommunens værktøjskasse i forhold til at mindske klimabelastningen fra trafikken indeholder forskellige typer af tiltag, der påvirker forskellige dele af trafikken. Der skal en bred vifte af tiltag til for at stimulere et skifte til mere bæredygtige transportformer. Der er således ikke ét enkelt tiltag, der alene kan sikre skiftet, og selv med

en ambitiøs indsats fra kommunen, kræver det betydelige nationale og regionale tiltag at nå frem til målet om en fossilfri transportsektor.

Med fokus på at undgå transport, skifte til mere bæredygtige transportformer og optimere den nødvendige transport vil kommunen her-og-nu sætte gang i omstillingen til en mere bæredygtig og grøn trafik – sammen med borgerne og virksomhederne i kommunen. Selv med en betydelig kommunal indsats vil tiltagene ikke sikre et fossilfrit transportsystem. Men nærværende analyse og indsatskatalog er et væsentlig bidrag til den politik som forventes vedtaget til at fremme klimavenlige løsninger på transportområdet i forbindelse med vedtagelse af Strategisk Energi- og Klimaplan 2020.

1.4 Indsatsområder med mange håndtag

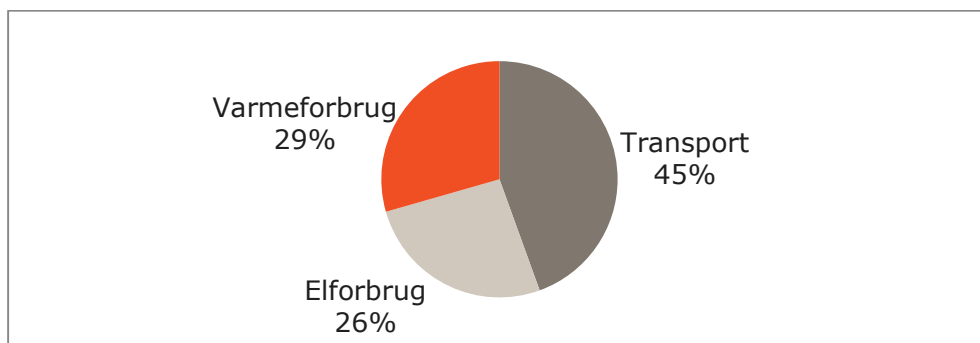
Kommunens indsats inden for transportområdet vil fokusere på henholdsvis reduktion af kørselsbehov samt investering i alternative drivmidler. Initiativerne frem mod 2020 omfatter:

- › Kommunens egne transport: ved at øge andelen af bilfri pendling hos kommunens ansatte og mindske energiforbruget ved møde- og tjenesterejser gennem omkostningseffektive initiativer. Samt gennem fortsat fokus på el-drevne og andre klimavenlige køretøjer i den kommunale bilpark.
- › Kommunens transportopgaver: ved at fremme el- og andre alternative og mere miljørigtige drivmidler ved udbud af transportopgaver, som i buskørslen og grøn transport i indkøbspolitikken
- › Den interne transport i kommunen: ved bl.a. at forbedre cykel og gangmuligheder så borgerne får et godt alternativ til bilen på de korte ture til indkøb og fritidsaktivitet i kommunen. Også en indsats i forhold til kommunens skoler, elever og nye borgeres transportvaner giver et positivt klimabidrag.
- › Pendlingen til og fra virksomheder i kommunen: bl.a. gennem Mobilitetsnetværk for virksomhederne der hjælper virksomhederne til at tage del i ansvaret for egne ansattes transport, bedre forbindelser mellem station og erhvervsområder med bus og cykel samt indtænke grøn mobilitet når der planlægges og bygges nye boliger og arbejdspladser. Den største del af klimaeffekten for denne type tiltag ligger uden for kommunegrænsen.
- › Gods- og vare-transporten til og fra kommunens transportvirksomheder: gennem konkrete udviklings- og demonstrationsprojekter i tæt samarbejde med virksomhederne, bl.a. støtte Høje-Taastrup Transport Center i udviklingen af en større grad af anvendelse af miljørigtige og fossilfrie drivmidler.
- › Forbedre infrastrukturen for alternative drivmidler: f.eks. flere ladestandere til elbiler og etablering af gastankstation.

- › Udvikle og teste nye løsninger til udfasning af fossil transport: gennem at deltage i udviklingsprojekter med virksomheder, forsyningselskaber, trafikelskaber og andre kommuner.

1.5 Klimabelastningen fra transport i Høje-Taastrup Kommune

Energiforbrug til transport baserer sig næsten udelukkende på fossile brændsler og udgør cirka en tredjedel af det samlede energiforbrug på landsplan – mens den i Høje-Taastrup står for næsten halvdelen af energiforbruget og halvdelen af den samlede CO₂-udledning fra kommunen som geografisk område.



Figur 1-2 Fordeling af samlet CO₂-emission i kommunen

Kilde: Høje-Taastrup Kommune.

På nationalt plan står vejtransporten for 75% af transportens samlede CO₂-udledning. Persontrafikken (personbiler, busser og motorcykler) er den største energiforbruger med 64% af vejtransportens energiforbrug, mens vare- og lastbiler står for omkring 36%. Frem mod 2020 forventes en fortsat vækst i antallet af kørte km for både gods og persontransport. Men mere effektive person- og varebiler betyder, at det samlede energiforbrug til transport forventes at falde en smule. Den nationale målsætning bygger på målsætningen om grøn mobilitet og en 100% fossilfri transportsektor i 2050.

Den løbende udvikling af bedre teknologi i benzin- og dieslbiler og en større indfasning af alternative brændstoffer giver transportsektoren et skub i den rigtig retning. Men der er stadig lang vej til en fossilfri transportsektor. Afhængig af den fremtidige vækst i kørselsomfanget, vil det samlede energiforbrug til transport falde frem mod 2025, hvorefter den vil stige igen, også i Høje-Taastrup kommune.

Tabel 1-1 Basisscenarie for udvikling i transportens CO₂ emissioner, baseret på national basisfremskrivning i Høje-Taastrup Kommune, udledninger, ton CO₂ pr. år

Fremskrivning af trafikens CO ₂ belastning inden for kommunegrænsen	2012	2020	2025	2035	2050
Internt i kommunen	16.001	14.276	13.324	14.605	16.761
Til kommunen	31.587	29.452	28.307	30.901	35.253
Fra kommunen	28.190	26.388	25.427	27.751	31.649
Gennem kommunen	54.949	51.970	50.409	54.891	62.413
Total	130.726	122.086	117.467	128.148	146.076

Kilde: COWI beregninger ud fra 1) oplysninger om trafikken inden for kommunegrænsen i 2012, udarbejdet af Tetraplan på baggrund af Transportvaneundersøgelsen, 2) vækstrater for trafikken beregnet af COWI ud fra oplysninger om trafikvækst opgjort i Energistyrelsen (2014): Danmarks Energi- og Klimafremskrivning 2014, 3) CO₂-emissioner for forskellige transportmidler, beregnet ud fra TEMA 2010 og Energistyrelsen (2014): Danmarks Energi- og Klimafremskrivning 2014.

Boks 1.2: EU, nationale og regionale tiltag der påvirker CO₂-udledningen fra trafikken i kommunen

<p>EU tiltag</p> <ul style="list-style-type: none"> › Kommissionen stiller løbende krav til CO2 effektiviteten i køretøjer (EURO normer) <p>Nationale tiltag</p> <ul style="list-style-type: none"> › Trængselskommission: Det er uvist hvor stor en del af kommissionens anbefalinger der bliver realiseret. › Timemodellen: Forbedringer og opgraderinger på jernbanen, så rejsetiden mellem de største byer bliver 1 time. Også internt på Sjælland er der vedtaget forbedringer af banenettet, der giver kortere rejsetid. › Cykelpuljer: Pulje til Supercykelsti og pulje til etablering af cykelparkering › Biodiesel: Krav om iblanding af biodiesel på 5,75% i al diesel › På sigt vil gennemførelsen af store infrastrukturprojekter som Femern forbindelsen, Ring 5, mv. påvirke trafikken i Høje-Taastrup kommune. <p>Regionale tiltag</p> <ul style="list-style-type: none"> › Elbiler: Region Hovedstadens elbilsekretariat, Copenhagen Electric, støtter private og kommuner for at nå målsætningen om 12.000 elbiler i 2015 og

- 25% af den offentlige bilpark er elbiler eller andre biltyper drevet af fossilfri energi.
- › Supercykelsti sekretariat: Koordinere etableringen af supercykelstier mellem kommunerne i regionen.
 - › Mobilitetsplanlægning: Støtte initiativer i regi af Gate 21, hvor kommuner, vidensinstitutioner og private firmaer implementerer grøn transport

1.6 Transporten i Høje-Taastrup Kommune

Inden for kommunens grænse køres der hvert år 600 mio. personkilometer og knap 70 mio. km med vare- og lastbiler. En stor del af disse km er gennemkørende. Omsat til CO₂ er der samlet set en CO₂ emission fra transporten på 131.000 tons om året, hvoraf 42% er fra den gennemkørende trafik. De 131.000 tons kan beregnes ved at lægge de 40.948 fra godstransporten sammen med de 89.779 fra persontransporten. I de to tabeller neden for er gods- og persontransporten opdelt på, hvorvidt den er gennemkørende, intern, eller til- eller fra kommunen.

Tabel 1-2 Godstransporten inden for kommunegrænsen, forskellige opgørelser, 2012

	Køretøjs-km		CO ₂ fra trafikken		Energiforbrug fra trafikken	
Gods-transport	Km (1.000)	Andel af km	Trafikkens CO ₂ (ton)	Andel af trafikens CO ₂	Energi TJ	Andel af trafikens energiforbrug
Gods- og varetrafik i alt	66.943	100%	40.948	100%	553	100%
Heraf gennemkørende trafik	32.874	49%	21.689	53%	293	53%
Heraf intern trafik	1.096	2%	802	2%	11	2%
Heraf trafik til kommunen	16.477	25%	9.268	23%	125	23%
Heraf trafik fra kommunen	16.496	25%	9.188	22%	124	22%

Note: Procenterne summer måske ikke til 100 % pga. afrunding.

Kilde: COWI på baggrund af oplysninger om 1) antal kilometer udført af godstog, varebiler og lastbiler. Omfatter kørsel af disse transportmidler udført til erhvervsformål. Data om transportomfanget er indsamlet af Tetraplan for Høje-Taastrup Kommune som led i nærværende projekt. 2) oplysninger om transportmidlernes CO₂ udledninger pr. køretøjskm baseret på TEMA 2010. 3) oplysninger om energiforbruget pr. køretøjskm, baseret på oplysninger om fordelingen af brændstoftyper anvendt af forskellige køretøjer og fordelingen af transportarbejdet på forskellige køretøjer. Disse data stammer fra COPERT data fra 2013 <http://emisias.com/content/copert-data>.

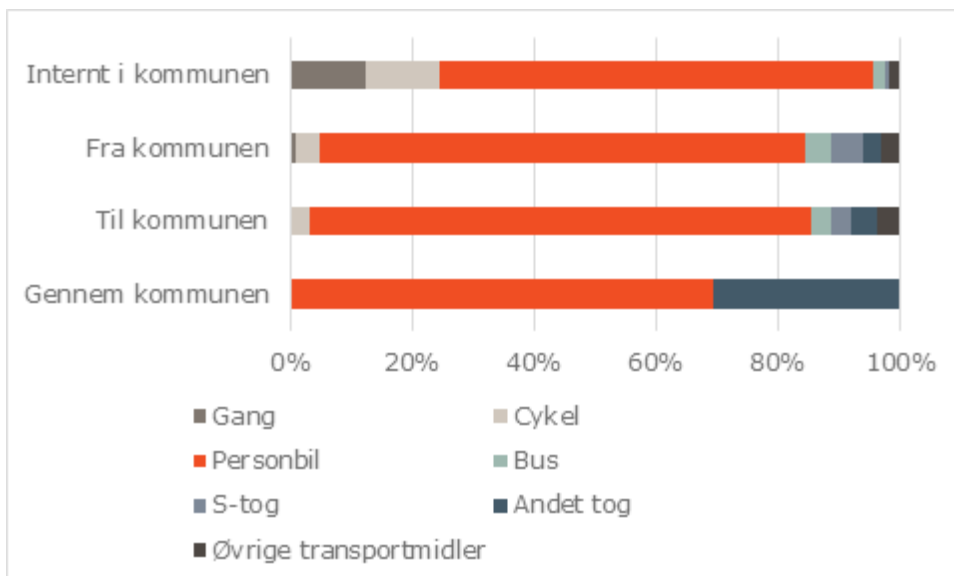
Tabel 1-3 Persontransporten inden for kommunegrænsen, forskellige opgørelser, 2012

	Person-km		CO ₂ fra trafikken		Energiforbrug fra trafikken	
Persontransport	Km (1.000)	Andel af km	Trafikkens CO ₂ (ton)	Andel af trafik-kens CO ₂	Ener-gi TJ	Andel af tra-fikkens energifor-brug
Persontrafik i alt	598.952	100%	89.779	100%	1.226	100%
Heraf gennemkørende trafik	238.805	40%	33.260	37%	454	37%
Heraf intern trafik	110.506	18%	15.198	17%	208	17%
Heraf trafik til kommunen	132.924	22%	22.318	25%	305	25%
Heraf trafik fra kommunen	116.717	19%	19.002	21%	259	21%

Note: Procenterne summer måske ikke til 100 % pga. afrunding. Transport med personbil er opgjort som køretøjskilometer. Transport med kollektiv trafik er opgjort som personkm. I andre sammenhænge arbejdes der ofte med en antagelse om, at der er 1,2 personer pr. bil i gennemsnit.

Kilde: COWI på baggrund af oplysninger om 1) antal kilometer udført af godstog, varebiler og lastbiler. Omfatter kørsel af disse transportmidler udført til erhvervsformål. Data om transportomfanget er indsamlet af Tetraplan for Høje-Taastrup Kommune som led i nærværende projekt. 2) oplysninger om transportmidlernes CO₂ udledninger pr. køretøjskm baseret på TEMA 2010. 3) oplysninger om energiforbruget pr. køretøjskm, baseret på oplysninger om fordelingen af brændstoftyper anvendt af forskellige køretøjer og fordelingen af transportarbejdet på forskellige køretøjer. Disse data stammer fra COPERT data fra 2013 <http://emisias.com/content/copert-data>.

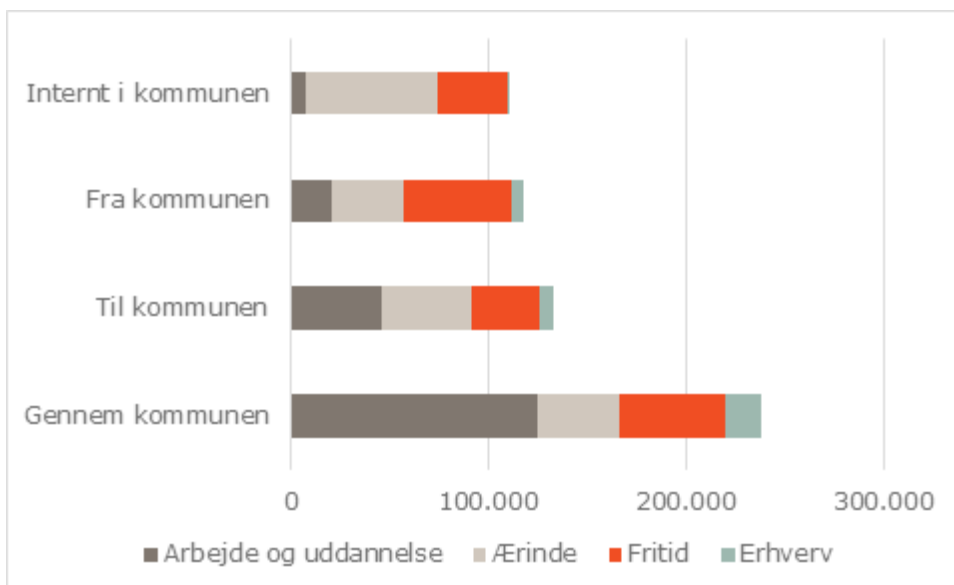
Persontrafikken fylder mest i CO₂-regnskabet, samlet set næsten 70%. Ser man bort fra den gennemkørende trafik, står persontransporten på kommunens veje og baner for 43% af transportens CO₂-emission inden for kommunegrænsen. Bilen bliver brugt til langt de fleste ture: 71% af kilometrene kørt internt i kommunen foregår i bil, mens cykel og gang hver står for 12% af alle km. Også på turene til og fra kommunen, som ofte er længere ture, bliver bilen brugt på omkring 80% af de kørtte km.



Figur 1-3 Det samlede persontransportarbejde fordelt på transportmiddel, pct., data fra 2012

Kilde: COWI på baggrund af oplysninger om antal kilometer udført af forskellige transportmidler. Data om transportomfanget er indsamlet af Tetraplan for Høje-Taastrup Kommune som led i nærværende projekt.

Størstedelen af persontransporten, ca. 30 %, udføres med arbejde eller uddannelse for øje (pendlingstrafik). Især trafikken gennem kommunen er præget af pendling, men den fylder også meget i trafikken til kommunen. Den næststørste andel, ca. 28 %, udgøres af ærindetrafik. Ærindetrafikken udføres mest internt i kommunen, men med store bidrag fra både trafikken gennem kommunen, til kommunen og fra kommunen. Den tredjestørste andel (27 %) er fritidstrafik. Næsten lige store dele af fritidstrafikken kører gennem kommunen eller kommer fra kommunen, og næsten lige store dele af fritidstrafikken er intern eller kører til kommunen.



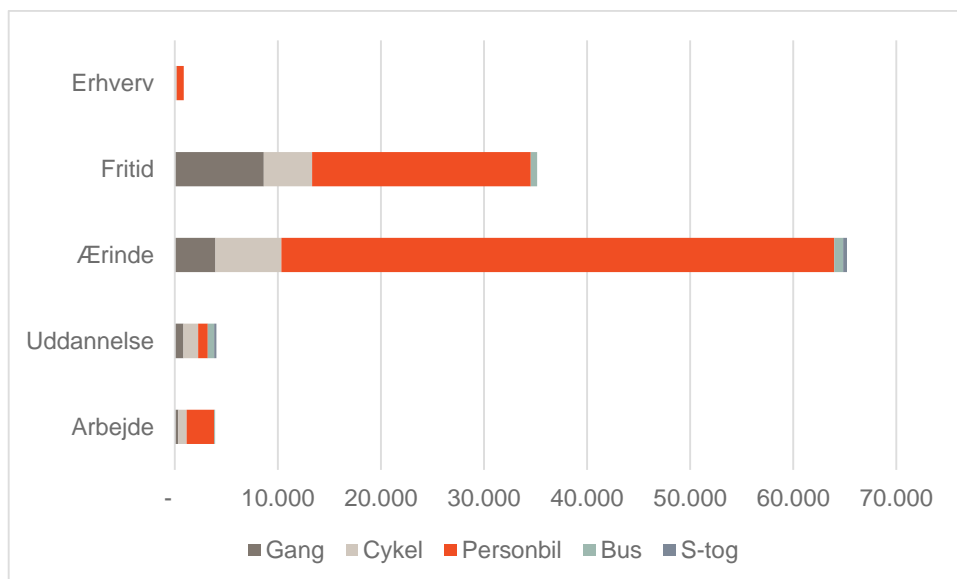
Figur 1-4 Det samlede transportarbejde fordelt på transportformål (1000 personkm, data fra 2012)

Kilde: COWI på baggrund af oplysninger transportomfang, indsamlet af Tetraplan for Høje-Taastrup Kommune som led i nærværende projekt.

1.6.1 De korte interne personture i kommunen

Den interne persontransport er samlet set opgjort til 112 mio. personkm internt i kommunen. Det er typisk korte ture. Knap 60% af disse er til ærinder, som indkøb eller besøg hos venner eller læge.

På de interne ærindeturene bruges bilen på 80% af de kørte km. Samme billede ses på fritidsturene internt i kommune. De står for 30% af de kørte km, og bilen bruges på 80% af km der køres internt i kommunen i fritiden. Der er altså et stort potentiale for at overflytte interne bilture til cykel eller gang.



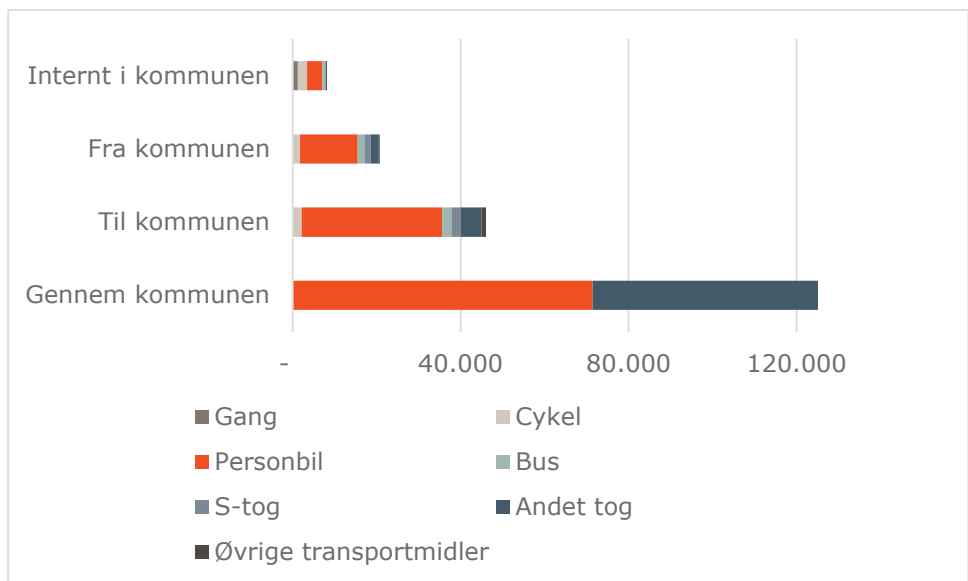
Figur 1-5 Transportmiddel til det interne persontransportarbejde. (1.000 km, data fra 2012)

Kilde: COWI på baggrund af oplysninger om transportomfang, indsamlet af Tetraplan for Høje-Taastrup Kommune som led i nærværende projekt.

1.6.2 Ture til og fra arbejde

Kommunens borgere der pendler til arbejde i kommunen eller i andre kommuner samt pendlere fra andre kommuner, der arbejder i Høje-Taastrup kommune, kører tæt på 75 mio. km inden for kommunegrænsen til og fra arbejde.

I disse tal er gennemkørende pendlere ikke medregnet. Det svarer til en CO₂-emission på hhv. 10.600 tons inden for kommunegrænsen.

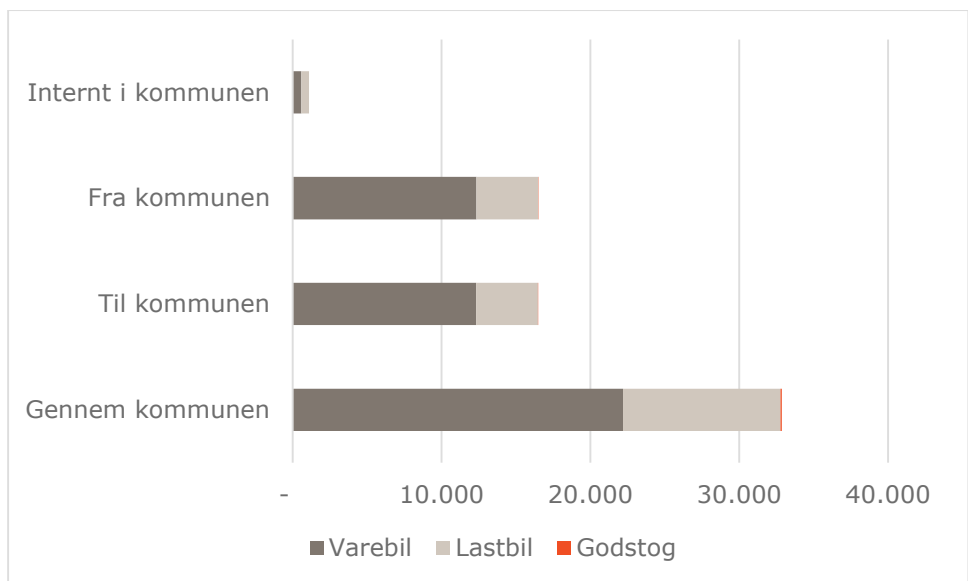


Figur 1-6 Transportarbejde til pendling fordelt på transportmiddel, (1000 personkm, data fra, 2012)

Kilde: COWI på baggrund af oplysninger om transportomfang, indsamlet af Tetraplan for Høje-Taastrup Kommune som led i nærværende projekt.

1.6.3 Godstrafikken i kommunen

Høje-Taastrup har med sine mange transporttunge virksomheder og faciliteter en stor andel af gods. Inden for kommunegrænsen står godstrafikken for 30% af transportens CO₂-emission, hvoraf lidt over halvdelen stammer fra gennemkørende godstransport. Med flere transportvirksomheder på vej i kommunen, er grønne løsninger på godstransport vigtige for at nå i mål med kommunens klimamål.



Figur 1-7 Godstransportarbejde fordelt på transportmiddel, (1000 køretøjskm, data fra 2012)

Kilde: COWI på baggrund af oplysninger om transportomfang, indsamlet af Tetraplan for Høje-Taastrup Kommune som led i nærværende projekt.

2 Bruttokatalog over initiativer på transportområdet

Kataloget lister en lang række tiltag, hvor kommunen har reel mulighed for at påvirke transportens sammensætning og omfang. Bruttokataloget er bygget op efter følgende skabelon:

Boks 2.1 Opbygning af beskrivelsen af tiltagene

<p>Titlen på tiltag</p> <p>Indsatsområde: Den transport tiltaget påvirker, f.eks. den interne persontrafik, pendlingstrafikken eller godstrafikken</p> <p>Mulig effekt i kommunen: Overslag over den samlede CO₂-effekt når tiltaget er implementeret fuldt.</p> <p><i>Kort introduktion til tiltaget og målgruppen.</i></p> <p>Fordelene for</p> <ul style="list-style-type: none"> › Forskellige aktører som kommunen, borgerne, pendlerne, erhvervslivet og virksomhederne <p>Erfaring med tiltaget</p> <p>Erfaringer fra andre kommuner eller organisationer der har gennemført tiltaget (eller noget der ligner). Der er fokus på konkrete resultater i forhold til klimaeffekten. Det er ikke alle tiltag, hvor der findes et validt erfaringsgrundlag og effektvurderinger.</p> <p>Tiltaget i Høje-Taastrup Kommune</p> <p>Forslag til initiativer og handlinger kommunen kan vælge at tage i brug for at gennemføre tiltaget. Igen bygger forslagene på erfaringer med tilsvarende tiltag fra andre kommuner eller organisationer.</p>
--

Roller og ansvar

Her beskrives hvilke aktører, der har en rolle i forhold til at gennemføre tiltaget. Det er bl.a., kommunen, virksomheder, samarbejde med andre kommuner eller DSB og Movia.

Økonomi

Økonomi og ressource skøn, der bygger på erfaringer fra lignende tiltag fra andre kommuner og organisationer. Der findes ikke i alle tilfælde valide erfaringer at trække på. I disse tilfælde er der ikke angivet skøn på økonomien.

Øversigt over mulige indsatsområder

Høje-Taastrup kommunes mulighed for at påvirke trafikken inden for en række områder. Disse tiltag er udvalgt fordi

- › De bygger oven på den indsats, kommunen allerede har sat i gang
- › De kan sikre udvikling af nye grønne transportløsninger, der peger fremad - også for andre kommuner

Kommunens egen transport

- 1 Transportplan for Rådhuset
- 2 Den kommunale vognpark
- 3 Trafikken til kommunens skoler
- 4 Transportplaner for øvrige kommunale arbejdspladser
- 5 Mobilitet og tilgængelighed i planlægningen

Den interne transport i kommunen

9. Supercykelsti & andre cykeltiltag
10. Fodgængernet
11. Signalprioritering og ITS-løsninger
12. KørGrønt kurser for private

Kommunens transportopgaver

6. Busser på alternative drivmidler
7. Flere brugere af Flextur og Flextrafik
8. Grøn indkøbspolitik for kommunens egne virksomheder

Transport til/fra virksomheder i kommunen

9. Supercykelsti & andre cykeltiltag
16. Elcykler til pendling og andre ture
19. Mobilitetsnetværk for virksomheder i erhvervsområder

- 13. Parkér og Rejs
- 14. Samkørsel
- 15. Indkøb og udbringning af varer
- 16. Elcykler til pendling og andre ture
- 17. Delebiler
- 18. Kampagner, information og viden om grøn transport
- 20. Firmapendlercykler
- 21. Pendlerbus til erhvervsområder eller store arbejdspladser
- Gods- og varetransporten til og fra kommunens transportvirksomheder¹**
- Forbedre infrastrukturen for alternative drivmidler²**
- 22. KørGrønt i virksomheder
- 23. Infrastruktur til el-biler for private
- Nye løsninger til udfasning af fossil transport**
- 24. Udviklingsprojekter

¹ Alternative drivmidler til gods- og varmetransport behandles under andre delprojekter i Høje-Taastrup Going Green.
² Fremme af elbiler inklusive infrastruktur i forhold til virksomheder, behandles under andre delprojekter i Høje-Taastrup Going Green.

2.1 Transportplan for Rådhuset

Indsatsområde: Pendling for ansatte på kommunens rådhus

Mulig CO₂ effekt i kommunen: 56 tons CO₂

Mulig effekt på energiforbruget i kommunen: 1 TJ

Der er gennemført en transportvaneundersøgelse for rådhuset med en række indsatsområder, som kan være med til at fremme grøn transport blandt medarbejderne. Dette tiltag skal ses i sammenhæng med "Den kommunale bilpark" og Transportplaner for de øvrige kommunale arbejdspladser, som en del af et fej-foran-egen-dør initiativ.

Lige som virksomhederne i mobilitetsnetværkene kan kommunerne arbejde med tiltag rettet mod at få flere ansatte til at transportere sig grønt, både i pendlingen og i arbejdstiden. Der er også store CO₂ potentialer i at effektivisere brugen af kommunens vognpark og omstilling til el- eller hybridbiler.

Kommunen har gennem to projekter under Region Hovedstaden kortlagt både ansattes transport og den kommunale vognpark.

- › Transportplanen for rådhuset kan omfatte en lang række tiltag som bl.a.:
 - › *Organisatoriske tiltag* som: fleksible arbejdstider og mulighed for hjemmearbejdsplads; tilbyde og promovere Erhvervskort (Bruttoskatte ordning), politik for erhvervskørsel i eget køretøj og/eller låne kommunale biler til møder m.v. så privatbilen kan efterlades hjemme; politikker for at arbejde/afvikle møder på rejsen;
 - › *Fysiske tiltag* på kommunen: omklædnings- og badefaciliteter; bedre cykelparkeringsforhold ved virksomheden og/eller stoppesteder, god og sikker adgangsvej for fodgængere og cyklister; cykelserviceordning
 - › *Tjenesterejser*: mulighed for virtuelle møder; transportpolitik/transportretningslinjer på arbejdspladsen; indkøb af tjenestecykler (herunder el-cykler), organiseret samkørsel til møder; klippekort i receptionen til både korte og lange ture
 - › *Kampagner/information*: cykelkampagner som "Vi Cykler Til Arbejde", ekstern synliggørelse gennem f.eks. logo på cykler/presseomtale/deltagelse i konferencer; let tilgængelig realtidsinformation, arrangementer og information til medarbejdere om grøn transport; KørGrønt kurser.

Fordelene for

- › Kommunen er en reduktion i CO₂ til transport i kommunen, sundere medarbejdere, mindre udgifter til transport i arbejdstiden. Selv en lille stigning i busbrugerne giver en økonomisk fordel for kommunen.
- › Medarbejderne kan få en sundere hverdag og en billigere pendlertur, hvis de cykler til arbejde eller kombinerer bus og cykel og bil.

Erfaring med transportplaner for rådhus

Under det tværkommunale projekt Formel M har 6 rådhus i hovedstadsområdet udarbejdet en transportplan og indført tiltag både i forhold til pendlingen og den kommunale vognpark (KørGrønt og retningslinjer for tjenestekørsel).

De samlede resultater er

- › 10-20 tiltag pr. rådhus har ført til et gennemsnitligt fald på 10% i CO₂ udledningen til transport
- › Antallet af ansatte, der bruger kollektiv transport til/fra arbejde er fordoblet fra 3% til 7%.
- › 82% af de ansatte kender til tiltagene gennemført under transportplanen, 39% har testet ét eller flere af tiltagene. Men mere signifikant: 39% af dem, der har prøvet et tiltag, har efterfølgende ændret adfærd, og 76% af disse er tilfredse med tiltaget.
- › De kommuner, der har gennemført KørGrønt kurser, har opnået en brændstofbesparelse på 12-15%
- › De kommuner, der har indført transportretningslinjer for tjenestekørsel, har i snit sparet 0,3-1,4 tons CO₂ pr. år
- › Den kommune, der har strammet reglerne for kørselsgodtgørelse, har sparet 1,9 tons CO₂ pr. år
- › Vognparkoptimering i Greve Kommune har givet en CO₂-besparelse på 75 tons pr. år

Transportplan for rådhuset i Høje-Taastrup Kommune

Transportplanen for rådhuset bygger på en survey og kortlægning fra 2013 og peger på disse indsatsområder

- › Bedre forhold for cyklister som: Omklædning, cykelparkering, cykelværksted
- › Distancearbejde: Accept af hjemmearbejde, digital adgang til sager og programmer, accept af rejsetid som arbejdstid (forudsat at der arbejdes)

- › Information om transportmuligheder: Promovere Erhvervskortet til den kollektive trafik, lån af kommunalbil/el-bil/(el)cykel til tjenesterejser, et fælles bookingsystem af transportmidler, retningslinjer for tjenesterejser, realtidsinformation om kollektiv trafik (fx. via intranettet), cykelruteplanlægger, transportplan for hver ansat.
- › Indkøb af biler og cykler: Undersøge om behovet svarer til efterspørgslen,
- › Lettere adgang til kollektiv trafik: Skiltning til tog og bus, Count-down-standere på stoppesteder, infotavle centralt i kommunen med afgangstider.

Dertil kan lokale events, konkurrencer (som "Vi cykler til arbejde"), gå-hjem-møder om transport og sundhed, bil/cykelpleje, gode transporthistorier på intranet og andet intern formidling motivere flere til grøn transport til arbejde og i arbejdstiden.

Tiltag rettet mod den kommunale vognpark behandles under temaet "Den kommunale bilpark".

Roller og ansvar

Ledelsen i kommunen skal bakke op om gennemførelsen af tiltagene i transportplanen. Der skal afsættes ressourcer til at udvikle, teste og gennemføre tiltagene. Ressourcerne skal tildeles de afdelinger, der har det primære ansvar for gennemførelsen af tiltagene, og der afsættes økonomi til at gennemføre de mindre anlægsprojekter, der vil fremme grøn transport samt til at følge op på og formidle resultaterne.

Økonomi

Denne type tiltag kræver en målrettet og vedholdende indsats for at have effekt. Der skal afsættes interne ressourcer (tid og penge) til at gennemføre tiltagene og vedligeholde den positive effekt, ellers er det alt for let at falde tilbage til gamle vaner.

Følgende skøn over arbejdstid og økonomi bygger på erfaringer fra andre kommuner

Central koordinator: 2 md/året

Arbejdstid, fordelt på forskellige afdelinger (afhængig af tiltag): 1 md/året

Kommunikation: 1 md/året

Mindre fysiske tiltag på rådhuset: 200-400.000 kr.

Informations materiale og events: 100.000 kr.

Evaluerings/opfølgning: 1 md eller 100.000 kr. (ekstern konsulent)

2.2 Den kommunale vognpark

Indsatsområde: Kommunen som arbejdsplads

Mulig CO₂ effekt i kommunen: Effekten er ikke vurderet

Mulig effekt på energiforbruget i kommunen: Effekten er ikke vurderet

Høje-Taastrup kommune har fået gennemgået vognparken for at vurdere muligheder og økonomi i at omstille en del af bilparken til el eller andre grønnere biler. Gennemgangen er foretaget af Region Hovedstadens "Elbil rejsehold". Kommunen er derudover en aktiv partner i at promovere el-biler, bl.a. gennem initiativet elbil.nu der formidler viden og erfaringer om elbiler til private og virksomheder.

Fordelene for kommunen

- › Et betydeligt mindre energiforbrug i den kommunale vognpark. Fører kortlægning og evt. samordning af bilparken til færre biler, er der også penge af spare.

Erfaringer med optimering i den kommunale vognpark

- › Der er store CO₂ potentialer i at omstille den kommunale vognpark til el-biler. En screening af vognparken og brugen af kommunale biler i 17 kommuner i hovedstadsområdet viser at det selv i store kommuner med lange rejseafstande kun er mellem 10-15 % af bilerne, det ikke betaler sig at udskifte, på grund af for lang daglig kørelængde. (Kilde: EL-bilrejseholdet).
- › Der kan spares mellem 10-30% kommunale biler gennem koordinering og fælles bookingsystem mellem afdelinger (kilde: LetsGo).
- › En fremtidig model hvor kommunen lader sine medarbejderes og allerede eksisterende biler indgå i en pulje af lejebiler, dvs. medarbejderne også lejer deres private biler ud til kommunens brug i arbejdstiden kan spare investeringsomkostninger. Fordelen for kommunen er desuden mindre udgifter til drift og ejerskab af bilparken samt brug af eksempelvis taxa-service. Penge, der bruges på jobrelateret transport, gives tilbage til medarbejderne og andre borgere, der stiller bil til rådighed. Derved kan de tjene deres udgifter til en bil ind igen, mens den ellers ville have stået parkeret.

Optimering af den kommunale vognpark i Høje-Taastrup Kommune

Kommunen kan se på

- › Analyse af den kommunale flåde: Matcher bilparken det faktiske behov, eller er der i dele af kommunen for mange eller for store biler.

- › Tværgående flådestyring, hvor flere afdelinger deles om den samme bilpulje. Dette vil også give mulighed for en systematisk styring og vedligeholdelse af kommunens flåde.
- › Se på kørselsregler og retningslinjer for ansattes brug af kommunale biler i arbejdstiden til møder m.v. Måske kan en el-cykel dække noget af behovet.
- › Accelerere omstilling til el- hybrid og andre typer biler med et mindre CO₂-aftryk i den kommunale vognpark.

Økonomi

Uden yderligere analyser er det vanskeligt at estimere økonomien i tiltaget. Erfaringen viser, at ældre benzin og dieslbiler, der erstattes med el-, hybrid- og andre biltyper, ikke medfører yderligere omkostninger. Men det afhænger fuldstændig af den aktuelle bilpark.

2.3 Trafikken til kommunens skoler

Indsatsområde: Interne bilture til/fra skole

Mulig CO₂ effekt i kommunen: 9 tons CO₂

Mulig effekt på energiforbruget i kommunen: 0,1 TJ

Kommunen har det primære ansvar for trafiksikkerheden omkring kommunens skoler. Men kommunen kan også aktivt bidrage til at forme fremtidens trafikanter, ved at lade transport, sundhed og sikkerhed indgå i undervisningen. En forudsætning for, at børn går eller cykler til skole, er selvfølgelig, at skolevejen er sikker.

Fordelene for

- › Eleverne er sikrere skoleveje og større tryghed, når de færdes omkring skolen. Men initiativerne kan sætte skub i en debat om sunde transportvaner og daglig motion.
- › Kommunen er øget trafiksikkerhed omkring skolerne og øget sundhed blandt eleverne.

Tiltaget kan kombineres af en lang række aktiviteter, der fremmer grøn transport i skolerne.

Sikre skoleveje. En forudsætning for, at børn går eller cykler til skole er, at skolevejen er sikker. Der skal være gode gang- og cykelstier og krydsningerne med befærdede veje skal være sikre. Ved særligt farlige vejkrydsninger tæt på skolen kan evt. indføres skolepatrulje.

Trafikpolitik for skoler: Skolerne indfører en politik omkring trafik og trafiksikkerhed. Politikken omfatter også gode cykel-P-forhold og andre forhold, der kan have betydning for de cyklende.

Fremtidens trafikanter: Undervisningsmateriale om grøn mobilitet og forslag til forældreindsatser for transport til og fra skole. Ved at inddrage eleverne får man kreative bud på løsninger, der kommer dem selv til gode.

Bilfri zone ved skolerne: Bilfri zoner kan være det skub, der skal til for, at flere forældre undlader at køre deres børn til skole. Forbuddene for bilkørsel kan indføres omkring morgen-ringetid (fx. 7.30 til 8.15) og kan indføres fast eller de første uger efter skoleårets start. Der kan arbejdes med fleksible løsninger gennem tidsbegrænsede restriktioner og midlertidige spærringer. Forældre skal have målrettet information om tiltagene, alternativerne og alternative P-muligheder for at sikre forståelse og samarbejde. Tiltagene skal gennemføres i tæt samarbejde med skolerne og politiet.

Alle Børn Cykler (ABC): ABC er en børnemotionskampagne for skoleklasser over hele landet. I to uger i september konkurrerer de tilmeldte klasser om at cykle

mest. Kampagnen bakkes op af en inspirations-, undervisnings- og aktivitetsmateriale. I 2013 deltog 67 klasser fra 6 skoler i kommunen i ABC og cyklede tilsammen 5.611 dage. Erfaringsstal fra ABC viser at halvdelen af børnene i en gennemsnitsklasse med 24 elever cykler. Under kampagnen stiger dette tal til 18. Efter kampagnen er der 14 cyklister (Kilde: COWI: Evaluering af ABC, 2013).

CykelScore: Med CykelScore motiveres elever til at cykle ved at registrere cykelture og konkurrencer. Konceptet er baseret på chips på cyklerne, hvor cykelturene bliver registeret i en opsat boks eller gennem virtuelle checkpoints placeret på udvalgte GPS-koordinater. CykelScore er implementeret i bl.a. Fredericia, Frederikshavn og Næstved.

Cykel-glad skole: Cyklen integreres som et naturligt element i undervisningen, SFOen, arrangementer, forældreaktiviteter osv. Flere studier påviser, at fysisk aktivitet forebygger mange sygdomme, har en positiv indflydelse på den intellektuelle udvikling og på børns socialpsykologiske kompetencer. Cykelglad skole harmonerer godt med tankerne om den nye helhedsskole.

Gå- og cykelbusser: Gå- eller cykelbusser organiseres og drives af forældre, der på skift bringer deres børn til skole. De 10 børn i "bussen" går eller cykler sammen med en ledsager langs en fastlagt rute med aftalte stoppesteder. Deltagerne bliver typisk udstyret med refleksvest, og der er oftest krav om cykelhjelm.

Erfaringer med grøn elevtransport

En lang række kommuner har indført eller testet bilfrie zoner, men der findes ingen egentlige evalueringer der påviser klimateffekten.

- › Københavns kommune vurderer, at samarbejder med skoler om mobilitet på kort sigt kan medvirke til, at bilture til skole reduceres op mod 40%. Det er især i de mindre klasser, børn bliver kørt til skole. Der er også langsigtede effekter især på sundheden, men også på valget af transport, da børnene er fremtidens trafikanter.
- › Bilfrie zoner omkring skolerne bliver, på trods af at det er mere besværligt at hente og bringe børn i bil, meget positivt modtaget blandt forældrene. Hvor der er indført bilfrie zoner er tæt på 80% af forældrene positive over for tiltaget

Skoletiltag i Høje-Taastrup Kommune

Kommunens 10 folkeskoler kan alle, i forskelligt omfang, inddrages. Ikke alle skoler vil have fordel eller interesse i at deltage i alle tiltagene.

Kommunen kan

- › Opdatere undersøgelser af trafikikkerheden omkring kommunens skoler.
- › Gå i dialog med skolebestyrelser, lærere og andre aktører om at promovere grøn og sikker transport.

- › Inddrage aktiviteter omkring skoler som en del af trafiksikkerhedsarbejdet
- › Dokumentere effekten af tiltagene i forhold til eleveres transport til/ fra skole

Roller og ansvar

Kommunen er ansvarlig for trafiksikkerhedsindsatsen ved kommunens skoler. Et samarbejde med skolens ledelse, færdselskontaktlærere og skolebestyrelsen er en forudsætning og kan skabe grobund for flere tiltag. Politiet skal give tilladelse til bilfrie zoner. Rådet for Sikker Trafik har udviklet en lang række skolemateriale målrettet mod grøn og sund transport til skole.

Økonomi

Omkostningen til denne type tiltag, afhænger dels af de faktiske forhold ved kommunens skoler – særligt i forhold til trafiksikkerheden og selvfølgelig i hvor meget, kommunen ønsker direkte at involvere sig aktiviteterne på den enkelte skole.

Den primære kommunale kontaktperson, der har ressourcer til dialogen med skolerne og skolebestyrelserne vil fremme arbejdet. Skønsmæssigt vil det kræve 1 person md/skole at sætte nye initiativer i gang.

2.4 Transportplaner for øvrige kommunale arbejdspladser

Indsatsområde: Pendling for kommunens ansatte samt den interne fritidstrafik

Mulig CO₂ effekt i kommunen: Effekten er ikke vurderet

Mulig effekt på energiforbruget i kommunen: Effekten er ikke vurderet

Ud over rådhuset har kommunen ansatte på bl.a. skoler, daginstitutioner, biblioteker, plejehjem og svømmehaller. Målt information til både ansatte og besøgende om alternativerne til egen bil, kan få flere til at transportere sig grønne.

I stil med transportplanen for rådhuset kan kommunens øvrige virksomheder gøre en indsats for at få deres ansatte til at transportere sig grønt. Også en indsats over for de mange besøgende kan have en klimaeffekt. Et let sted at starte er information på hjemmesiden om, hvordan man kommer frem med bus eller på cykel. På linje med den information mange giver om bilparkering.

Fordelene for

- › Kommunen er at øge tilgængeligheden til kommunens servicefunktioner med en bred vifte af transportmidler. Klimeffekten er måske ikke stor i sig selv.
- › Medarbejderne er målrettet information om alternativer til (solo)bil
- › Borgerne er relevant information om hvordan man frem uden at bruge bil.

Erfaring med transportplaner for kommunens øvrige virksomheder

Der er ikke indsamlet mange konkrete erfaringer eller effekter af bedre information til besøgende i forhold til alternativer til bil. Effekten på de ansatte, må forventes at svare til effekterne af "Transportplan for Rådhuset" og "Mobilitetsnetværk", og "Trafikken til kommunes skoler" - skønsmæssigt et fald på mellem 5-15% i CO₂ fra pendlingen. Dertil kan komme yderligere CO₂ effekter af færre besøgende, der tager bilen.

Transportplaner for kommunens øvrige institutioner

Erfaringerne fra Transportplanen for Rådhuset er et godt udgangspunkt for at udvide tiltaget til kommunes øvrige institutioner. Kommunen kan

- › Trække på erfaring og viden fra Transportplanen for Rådhuset for at promovere tiltaget overfor flere af kommunens institutioner.
- › Gå i dialog med udvalgte institutioner om at udarbejde transportplaner.
- › Indsamle erfaringer af tiltag og information rettet mod besøgende.

Roller og ansvar

Rådhuset kan være drivende i dialogen og støtte de øvrige institutioner i at gennemføre kortlægning, indsatser og information rettet mod de besøgende. Men transportplanen skal forankres og drives fra den enkelte institution for at have reel effekt.

Økonomi

Rådhuset:

Dialog med institutioner: 1 uge /institution

Standard for survey, handleplan, m.v.: 1 personmd. (eller køb af konsulent ca. 150.000 kr.)

Gennemføre og afreporter survey: 2 dg./institution (eller køb af konsulent ca. 20.000 kr.)

Formidling af resultater: 1 dag/institution

Institutionerne:

Central koordinator: 1md/året

Kommunikation: 0,5 md/året

Mindre fysiske tiltag: 20-100.000 kr.

2.5 Mobilitet og tilgængelighed i planlægningen

Indsatsområde: Interne transport i kommunen

Mulig CO₂ effekt i kommunen: Effekten er ikke vurderet

Mulig effekt på energiforbruget i kommunen: Effekten er ikke vurderet

Udviklingsstrategien fra 2012, der sætter den overordnede retning for kommunens udvikling, har vækst som ét af de tre hovedtemaer. Væksten skal sikres gennem flere virksomheder og tilflyttere, og der er derfor en række by- og udviklingsprojekter, der vil være med til at sætte rammerne for fremtidens mobilitetsvaner og energiforbrug. Planlovens formålsparagraf stiller krav om at danske kommuner skal bidrage til bæredygtig planlægning.

Kommunen har fokus på mobilitet i forhold til byudviklingsprojekter i kommunen. To store projekter er:

- › NærHeden en helt ny bydel i Hedehusene med plads til omkring 10.000 nye indbyggere, institutioner og erhverv. NærHeden udvikles som et eksempel på fremtidens bæredygtige forstad, med fokus på både energi- og miljømæssig, økonomisk samt social og kulturel bæredygtighed.
- › Høje-Taastrup C, er et planlagt byfortætningsprojekt på strækket mellem Høje Taastrup Station og City2. Høje Taastrup Cs store byggemuligheder skal bidrage til at tilføre byen mere liv og tilbyde både besøgende og beboere oplevelses- og aktivitetsmuligheder. Grønne transportmuligheder er integreret i projektet, med fokus på gang og cykling.

Fordele for

- › Kommunen er at sikre ansattes og borgeres muligheder for at kunne vælge grøn transport i mange år ud i fremtiden. En målrettet dialog med kommende bygherrer vil sætte fokus på kommunens grønne profil.
- › Borgerne vil have flere transportmuligheder. Mere cykling og gang vil også betyde mere sundhed i hverdagen.
- › Virksomhederne der vil have indtænkt grønne transportmuligheder i byggeriet, vil have lettere ved at tiltrække (og fastholde) medarbejdere og vil kunne profilere sig på en grøn profil.

Erfaringer med mobilitet og tilgængelighed i planlægningen

Forskellige tiltag og metoder findes til at styrke den grønne profil i kommunens planer og kommende byggerier

- › En række kommuner har, og er i gang med, at udvikle mobilitetsplaner for bycentre, områder eller hele kommunen. Inspirationen til planerne og planpro-

cessen kommer fra "Sustainable Urban Mobility Plans" – en guide til mobilitetsplaner udviklet under EU. Planerne har fokus på, hvordan grøn mobilitet kan fremmes gennem konkrete tiltag og projekter samt indtænkes i forhold til en række af kommunens indsatsområder som f.eks. vækst, sundhed og erhvervsfremme. Bl.a. Roskilde kommune har vedtaget en mobilitetsplan for bymidten, der sikrer mulighed for betydelig vækst i boliger og arbejdspladser i bymidten, uden at det medfører en stigning i antallet af bilture.

- › Green Building Council har udviklet en metode til miljøcertificering af bæredygtige byområder i Danmark. Systemet bygger på et sæt af kriterier udviklet af den tyske organisationen DGNB (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen). Certificeringen understøtter at nye bolig- og erhvervsområder designes med øje for både miljømæssig, social og økonomisk bæredygtighed. Gennem en vurdering af 45 kriterier, der er omfattet af DGNB certificeringen, bliver det muligt at sammenligne individuelle byområder ud fra et fælles sæt af bæredygtighedskriterier og samtidig sikre en entydig, målbar standard for alle byområder, der certificeres efter ordningen.

Mobilitet i planlægningen i Høje-Taastrup Kommune

Kommunen kan

- › Indtænke grøn mobilitet og god tilgængelighed i kommune- og lokalplaner
- › Stille krav i lokalplaner om grønne transportmuligheder som cykelstier, P-norm på cykelparkering, gode forhold for fremtidig busbetjening, elladestandere til elbiler m.v.
- › Indgå i dialog med kommende bygherrer om at indarbejde grønne transportløsninger i masterplanen for byggeriet. Dette kan også omfatte frivillige tiltag som mobilitetsrådgivning (til ansatte og i forhold til indkøb), gode bade- og omklædningsmuligheder for ansatte der cykler, delebilsordninger i boligområder, m.v.
- › Screene mulige byggegrunde med henblik på at klassificere dem i forhold til hvilke funktioner (som f.eks. typer af virksomheder) der skal placeres hvor, også under hensyn til områdets tilgængelighed og muligheder for grønne transportløsninger
- › Udvikle en samlet mobilitetsplan for kommunen, med fokus på at fremme grønne transportformer der understøtter byens liv, og på at energiforbrug og miljøpåvirkning til person- og erhvervstransport minimeres mest muligt.

Roller og ansvar

Kommunen sætter de ydre rammer for den fysiske udformning af nye bolig- eller erhvervsområder. Kommunen kan sætte maksimumkrav til f.eks. bilparkering og minimumskrav til cykelparkering. Derudover kan kommunen indgå frivillige aftaler med bygherrer om tiltag, der fremmer grøn mobilitet.

Økonomi

Yderligere fokus på grøn mobilitet i kommune- og lokalplaner vil, særligt i begyndelsen, kræve et minimum af ekstra ressourcer. Indgår kommunen i dialog med bygherrer om udvikling og fastsættelse af frivillige aftaler, vil det også give et ekstra ressourcetræk i forvaltningen.

Konsulentbistand til mobilitetsplan: 300-500.000 afhængig af geografisk scope og omfanget af inddragelse af eksterne interessenter

2.6 Busser på alternative drivmidler

Indsatsområde: Interne transport i kommunen

Mulig CO₂ effekt i kommunen: 44 tons CO₂

Mulig effekt på energiforbruget i kommunen: 0,6 TJ

Ny teknologi, partikelfiltre og alternative brændstoffer i busserne giver et bedre lokalmiljø og et mindre energiforbrug i busdriften. Alternativer til dieselbusser kan også mindske støjbelastningen fra den kollektive trafik. Implementeringen kan ske i forbindelse med et udbud af den konkrete buskørsel.

Alternative drivmidler som biodiesel, bioætanol, el, brint, og hybridteknologier er i rivende udvikling - også i busdriften. Kommunen betaler for busdriften i kommunen og sætter dermed klimamålene. Det er Movia, der på vegne af kommunerne styrer udbud og drift af busserne. Ønsker kommunen at sætte yderligere krav eller teste nye teknologier, skal dette ske i samarbejde med Movia. Nye bus- og drivmiddeltyper kan medføre højere driftstilskud til busdriften, men på sigt kan det også gøre driften billigere.

Fordele for

- › Kommunen er at kunne være blandt de første danske kommuner, der for alvor tager fat på ny teknologi i busdriften.
- › Borgerne er de positive lokale miljøfordele af alternative drivmidler, mindre støj og mindre NOX forurening.

Erfaringer med alternative drivmidler i busdriften

Alternativerne til diesel har forskellig pris, forskellig effekt på miljø og klima og er på forskellige udviklingsniveauer.

- › Hybridteknologi (kombination af diesel og el) kan reducere brændstofforbruget med 20 - 40%. Samtidig reduceres støjbelastningen. De første busser er kommercielt tilgængelige.
- › El-busser vil bidrage positivt til miljø og klima. Det anslås, at en almindelig bus på el udleder 50% mindre CO₂ end en tilsvarende dieselbus. Der er ingen lokal miljøbelastning med partikler, og de støjer markant mindre. Movia tester de første store el-busser på de sjællandske veje.
- › Al bustrafik i Sønderborg Kommune skal fra 2016 køre på gas. I Fredericia kører alle bybusser på gas, ligesom Gladsaxe, Fredericia, Frederikshavn og Holstebro kommuner har gasbusser i drift.
- › Stockholm Län har en målsætning om, at fossile brændstoffer skal være helt ude af bustrafikken i 2025. I stedet skal busserne køre på ætanol, biogas og

biodiesel. Inden udgangen af 2016 vil 75% af busflåden køre på fornyelige energikilder.

- › London vil have 1.000 hybridbusser (ud af den samlede flåde på 8.000 busser) i drift frem mod i 2016. CO₂ udledningen fra hybridbusserne vil være det halve af en konventionel dieseldrevet bus

Alternative drivmidler i busdriften i Høje-Taastrup Kommune

Kommunen kan

- › Stille særlige miljøkrav til busser der kører inden for kommunegrænsen.
- › Gå i dialog med nabokommuner om at stille særlige miljøkrav til tværkommunale ruter eller om at indføre alternative bustyper.
- › Sammen med Movia undersøge muligheder og driftsomkostninger ved at teste alternative bustyper, som fx. gasbusser i kommunen.

Rolle og ansvar

Kommunen betaler for den kommune busdrift og kan sætte krav til miljømålene i busdriften. Mange buslinjer kører i mere end én kommune, og kommunerne skal derfor være enige om miljøkrav til disse busser. Movia står for koordinationen mellem kommunerne og for kontrakter og styring af busoperatørerne.

Økonomi

Teknologierne er ikke alle markeds-klare og en række af de nye teknologier er stadig dyrere end konventionelle diselbusser. Men området er i rivende udvikling.

- › 2. generation biodiesel i busdriften vil skønsmæssigt gøre en køreplantage 5% dyrere. Og kræver ikke investeringer i infrastruktur.
- › (Natur)gas busser er 60-150.000 kr. dyrere afhængig af model og leverandør, og driftsomkostningerne er fortsat dyrere, men priserne nærmer sig på gas og diesel
- › Brintbusser koster p.t. minimum to til fire gange mere end en traditionel dieselbus.
- › Naturgas kan være en overgangsløsning til den mere miljøvenlige biogas. Brug af gas kræver infrastruktur.

2.7 Flere brugere af Flextur og Flextrafik

Målgruppe: Borgere i kommunens landsbyer, hvor den kollektive trafik ikke er tilstrækkelig

Mulig CO₂ effekt i kommunen: Effekten er ikke vurderet

Mulig effekt på energiforbruget i kommunen: Effekten er ikke vurderet

Flextur er et tilbud til borgere, der bor i tyndt befolkede områder, hvor der ikke er kundegrundlag til at køre almindelige busser. Men Flextur kan bestilles og benyttes af alle. Bruges Flextrafik til de visiterede ture – lovpligtig kørsel af personer med fysiske handicap, kørsel af patienter til læge og sygehus samt kørsel til institutioner, specialskoler m.v. – kan kommunen spare omkostninger til disse ture, fordi koordineringen af turene betyder en højere udnyttelsesgrad og billigere ture.

Høje-Taastrup Kommune tilbyder flextur (åbne ture) til en fast kommunetakst: En tur på højst 10 km internt i kommunen koster 24 kr. Flextur kan køres alle dage mellem kl. 6.00 og kl. 23.00. Turen skal bestilles senest to timer før den ønskede start og kan tidligst bestilles 14 dage i forvejen. Flextur koordineres med Flextrafiks andre kørsler, så afhentningstidspunktet kan variere op til 15 minutter før og 45 minutter efter det ønskede afhentningstidspunkt. Kunden får altid oplyst det præcise klokkeslæt for afhentning.

Fordelene for

- › Kommunen er, at den kan tilbyde åben kollektiv trafik gennem flextur til borgere, der bor i områder uden god busdækning. Der kan også være betydelige besparelser ved at gennemføre den lukkede (visiterede) kørsel med Flextrafik.
- › Borgerne får med Flextur en dør-til-dør service, der er billigere end taxa.

Erfaring med Flextrafik og Flextur

- › Flextrafik til den visiterede kørsel giver mulighed for stordriftsfordele, hvis turene bestilles og køres koordineret.
- › Kommunerne betaler mindre pr. kørt km for visiteret kørsel, udført med Flextrafik. Det viser en landsdækkende analyse gennemført af Deloitte for Finansministeriet.
- › En række kommuner har påvist en økonomisk og miljømæssig besparelse ved at omlægge den lukkede (visiterede) kørsel til Flextrafik.

Mere Flextrafik og Flextur i Høje-Taastrup Kommune

Overflytningen og klimaeffekten af større brug af Flextur er begrænset, og Flextur er en økonomisk udgift for kommunen på linje med den almindelige busdrift.

Kommunen kan

- › Gennemføre en analyse af potentialet for at overflytte den lukkede (visiterede) kørsel til Flextrafik
- › Undersøge økonomien og den mulige effekt af at promovere Flextur yderligere til kommunens borgere.
- › I dialog med Movia undersøge mulighederne for at tilbyde Flextur til transport for ansatte i kommunens virksomheder. Dette skal være på ture eller tidspunkter hvor den rutebundne bustrafik ikke tilbyder et godt alternativ.

Roller og ansvar

Det er kommunen, i samarbejde med Movia, der beslutter hvor, hvor meget og til hvilken pris flextur skal tilbydes, og kommunen fastsætter betingelserne, herunder ventetid for borgere, hvis den visiterede kørsel overgår til Flextrafik.

Økonomi

Det kræver detaljerede analyser af den lukkede kørsel for at kunne vurdere de økonomiske effekter af mere Flextrafik.

2.8 Grøn indkøbspolitik

Målgruppe: Alle transportindkøb og transporttjenester kommunen indkøber – herunder udbringning af varer fra leverandørerne

Mulig CO₂ effekt i kommunen: Ikke vurderet

Mulig effekt på energiforbruget i kommunen: Effekten er ikke vurderet

Høje-Taastrup Kommune er en af de meget store indkøbere i kommunen, og kan gennem sine udbud påvirke den samlede miljøbelastning fra indkøbene. Kommunen indkøber en lang række transporttjenester som rutebuskørsel, skole- og institutionskørsel, flex-trafik (den lukkede kørsel), renovationskørsel og kørsel af varer til kommunens institutioner.

Kommunen udarbejdede i 2007 en indkøbspolitik, der skulle sikre grønne indkøb. Indkøbspolitikken har en hensigtserklæring om, at miljøhensyn er en væsentlig parameter i indkøb og opstiller retningslinjer for konkrete miljømæssige krav på udvalgte indkøbsområder. I 2007 udgjorde de kommunale indkøb ca. 25 % af kommunens samlede budget. Derfor gav det god mening at arbejde strategisk med indkøb for at gøre det så effektivt som muligt. Indkøbspolitikken omfatter alle kommunale centre, afdelinger, værker, skoler, institutioner m.fl. samt selvstyrende – og selvejende institutioner.

Erfaringer med grøn indkøbspolitik

- › En pilotundersøgelse fra Odense Kommune viser, at bygge- og anlægsområdet, transport og fødevarerindkøb alene tegner sig for 45% af den klimabelastning, Odense Kommunes indkøb medfører og transporten alene tegner sig for 15%.
- › Københavns Kommune har i 2012-2014 haft fokus på bl.a. kommunens køb og forbrug af transport i deres "Strategi for brug af kommunens indkøb til fremme af grøn vækst 2012-2014". Indsatsområderne var: Den udbudte kørsel, herunder busser og befordring; Forsøg med alternative brændstoffer til renovationsbiler; CO₂-reduktioner ved omstilling af tung kørsel.

Fokus på grøn transport i kommuneindkøb

Kommunen kan

- › Sætte fokus på og krav til transportdelen af kommunens indkøb af vare- og tjenesteydelser på linje med sociale og etiske krav til indkøb af varer og tjenesteydelser.
- › Samarbejder med andre kommuner – f.eks. i regi af SKI (Statens og Kommunernes Indkøbscentral) - om at udvikle parametre der kan sikre grønnere transport i udbud.

Roller og ansvar

Ansvar for indkøbspolitikker ligger hos kommunen. Kommunen sætter standarden for indkøb i en lang række centre, afdelinger, værkker, skoler og institutioner i kommunen.

Økonomi

Miljøkrav kan på den korte bane betyde en meromkostning for kommunen, men grønnere transport løsninger kan være billigere i drift.

2.9 Supercykelsti & andre cykeltiltag

Målgruppe: Pendlere til og fra Høje-Taastrup Kommune

Mulig CO₂ effekt i kommunen: Effekten er ikke vurderet

Mulig effekt på energiforbruget i kommunen: Effekten er ikke vurderet

Et sammenhængende netværk af Supercykelstier kan få flere til at pendle på cykel over længere strækninger. Kendetegnet ved Supercykelstierne er desuden, at de anlægges og markedsføres som en del af et regionalt net. To ruter i Supercykelsti Rutenet 2.0 er aktuelle for Høje-Taastrup kommune: Roskildevejrueten og Vestbaneruten.

Supercykelstierne er højklassede og velskiltede cykelruter, der også tilbyder cyklisterne "servicestationer" med luftpumper, m.v. Kommunerne kan, udover at deltage i samarbejdet omkring anlæg af Supercykelstierne, understøtte, at stierne bliver brugt ved at sikre gode lokale cykelstier (fødelinjer), der binder op på Supercykelstierne. Det er oplagt at se på stiforbindelserne fra erhvervsområderne til Supercykelstierne.

Supercykelsti-samarbejdet

Supercykelstier er et samarbejdsprojekt mellem pt. 22 kommuner og Region Hovedstaden. Målet er et samlet net af cykelpendlerruter i hovedstadsområdet, der anlægges og markedsføres samlet. Høje-Taastrup kommune er aktiv i samarbejdet. Der er p.t. etableret to Supercykelstier og 6 nye ruter er finansieret og er ved at blive gennemført.

De to ruter der er aktuelle for Høje-Taastrup er

- > Vestbaneruten, der anlægges langs banelinjen. Ruten scorer højt på potentialer, kvalitetsmål og opkobling til kommunale tilslutningsstier, men er dyr at gennemføre.
- > Roskildevejrueten langs Roskildevej er billigere at anlægge, men giver mange stop og krydsninger for cyklisterne.



Figur 2-1 Supercykelstier, der er aktuelle for Høje-Taastrup Kommune

Kommunerne langs de to ruter har snakket om fordele og ulemper på de forskellige mulige linieføringer: Vestbaneruten er den mest attraktive af de to. Og BaneDan-

mark har vist villighed til at indgå i et samarbejde om at udleje/sælge de nødvendige arealer langs banen.

Erfaringer med Supercykelstier

Supercykelsti sekretariatet vurderer, at

- › Et fuldt udbygget net i hovedstadsregionen vil give cirka 15.000 nye cyklister, og at 60% af dem er tidligere bilister.
- › Samlet vil det give en CO₂-reduktion på 7.000 tons og en sundhedsøkonomisk gevinst på godt 300 mio. kr. om året. Hertil kommer en positiv effekt på både trafiksikkerhed og social tryghed.

Supercykelsti og bedre cykelforhold i Høje-Taastrup Kommune

Kommunen kan

- › Bidrage aktivt i udviklingen af en Supercykelsti gennem kommunen.
- › Undersøge behovet for yderligere cykelstier/cykelbaner der kobler bolig- og erhvervsområder op på en kommende Supercykelsti.
- › Informere virksomheder og borgere om kommunens cykelstinet, cykelparke-ring, m.v.

Roller og ansvar

Supercykelstier projekteres og anlægges af den kommune, stien løber igennem. Supercykelsti sekretariatet står for processen mellem kommunerne. Kommunen kan yderligere styrke effekten af Supercykelstien ved at sikre gode forbindelsesveje og skiltning til stien fra centrale punkter i kommunen.

Cykel giver en stor sundhedseffekt

Flere cyklister øger folkesundheden. Cykel-pendlerruter kan medvirke til, at flere lokkes til at blive mere fysisk aktive og dermed forbedre sundheden. Analyser viser, at 1 ekstra km kørt på cykel har en samfundsmæssig fordel på 5,22 kr.

Økonomi

Der er ikke lavet overslag over omkostningerne til at etablere Supercykelsti i og gennem Høje-Taastrup Kommune.

Der kan søges støtte til etablering af Supercykelstier gennem en pulje administreret af Vejdirektoratet. I 2015 vil der være omkring 100 mio. kr. Puljen giver 40% statslig medfinansiering af det samlede projektbudget. Region Hovedstaden har også tidligere givet projektstøtte til Supercykelstier. Om puljen fortsættes er p.t. uafklaret.

2.10 Fodgængernet

Målgruppe: Interne biltrafik, korte ture

Mulig CO₂ effekt i kommunen: Ikke vurderet, men formenligt meget lille

Mulig effekt på energiforbruget i kommunen: Effekten er ikke vurderet

Et sammenhængende fodgængernet gør det mere attraktivt for flere at gå, og at gå længere og oftere. Det er især godt for sundheden og for det lokale byliv. Et prioriteret og sammenhængende fodgængernet giver fodgængerne høj komfort, god fremkommelighed og varierede oplevelser på turen. Et lokalt netværk kan forbinde vigtige lokale mål som for eksempel skoler, biblioteker og centre.

Fodgængerruter er i sagens natur lokale. Spændende og tidsbesparende genveje – for eksempel gennem bygninger – giver en god oplevelse på turen og fokus på missing links skaber sammenhængende ruter, hvor fodgængertrafik er prioriteret. For fodgængere er det vigtigt med mødesteder, oplevelser og høj komfort. Det kræver fokus på vedligeholdelse, renhold, fremkommelighed, tilgængelighed og tryghed gennem god belysning. Fodgængernetværket kan have vejvisningsskilte med informationer om gåafstande og gåtider.

Fordelene for

- › Kommunen er, ud over en evt. trafiksikkerhedsmæssig effekt, sundere og gladere borgere.
- › Borgerne er bedre og sikrere muligheder for at færdes til fods.
- › Virksomheder (butikker) kan tiltrække flere kunder hvis forholdene indbyder til det.

Erfaring med fodgængerruter

Mange kommuner har gennemført analyser af fodgængernes ønsker og krav til nettet. Erfaringerne viser at gode forhold gør det mere attraktivt at gå. Men der findes kun meget få evalueringer der giver præcist svar på effekt, omkostninger, evt. overflytning af bedre fodgængerforhold. Og disse er meget steds-specifikke.

Fodgængerruter i Høje-Taastrup Kommune

Kommunen kan

- › Gennemføre en analyse af behovet og ønskerne til kommunens stinet. En sådan analyse kan danne baggrund for en prioritering af indsatsen, efter bl.a. hvor der er flest fodgængere, hvor der er trafiksikkerhedsmæssige udfordringer, hvor der er størst potentiale for at fremme gang (typisk stedet eller destinationer hvor der er et uforløst potentiale).

- › Gennemføre målrettede analyser af forholdene for fodgængere ved kommunes største rejssemål, som stationer, svømmehaller, butiksområder, m.v.
- › Indarbejde gode, interessante og sikre gangforbindelser i alle nye projekter og lokalplaner
- › Gå i dialog med butikker i udvalgte områder om at udvikle byrum og gangruter. Evt. i form af samfinansierede projekter.

Roller og ansvar

Lokale fodgængerruter udpeges i et samarbejde mellem kommune, lokale organisationer og Dansk Fodgængerforbund. Det lokale butiksliv kan også være interesseret – og evt. indgå i en samfinansiering af bedre forhold for fodgængere.

Økonomi

Ikke vurderet.

2.11 Signalprioritering og ITS-løsninger

Indsatsområde: Den interne trafik i kommunen

Mulig CO₂ effekt i kommunen: Ikke vurderet

Mulig effekt på energiforbruget i kommunen: Effekten er ikke vurderet

Signalprioritering og grøn/rød tid der tilpasses den aktuelle trafikbelastning giver en mere glidende trafikafvikling, der både sparer tid for bilister og passagerer i busserne, og giver også mindsket brændstofforbrug, fordi man undgår de mange stop-og-kør situationer. Også cyklister kan have glæde af signalprioritering, hvor signalerne er tilpasset f.eks. 20 km/m. Det kan gøre det mere attraktivt at cykle.

Signalanlæggene langs det overordnede trafikvejnet er i dag tilpassede, så de giver en jævn trafikafvikling.

Fremadrettet kan en adaptiv styring af trafikken, hvor parametre som omløbstid, forskydning og grøntider løbende kan ændres på baggrund af trafikvariationer registreret af detektorer, give en endnu mere glidende (og energivenlig) trafikafvikling.

Signalprioriterede kryds kan

- › Give grønt for cyklister på steder, hvor en sti krydser en vej eller hvor der gives før-grønt til cyklister. Det kan også være for cyklister langs supercykelstierne.
- › Give grønt (eller forkørselsret) for busser, der dermed kommer lettere gennem trafikken
- › Tilpasse grønt-tiderne til de faktiske trafikmængder på vejene på det givne tidspunkt, skabe plads til mere trafik i systemet og færre køer og gener for bilisterne.
- › Give cyklisterne, der bruger energi på at få cyklen op i fart, en lettere tur og en øget følelse af sikkerhed.

Signalprioriteringen kan kombineres med busbaner

Busbaner anlægges, hvor der er størst passagergrundlag og højest frekvens på busruter, eller hvor der på længere sigt forventes at være et stort passagergrundlag. Erfaringstal fra andre kommuner viser, at en reduktion i køretiden på 5% giver en stigning i passagerer på mellem 2 - 2,5 %. Dette nøgletal gælder for bybusser med relativ høj frekvens der kører i byområder.

Fordelene ved ITS-løsninger for

- › Kommunen er en mere glidende trafikafvikling, der tilpasser sig de faktiske trafikmængder på veje på det givne tidspunkt og som måske kan udskyde be-

hovet for vejudvidelser eller krydstilpasninger. Anlæggene vil også øge trafik-sikkerheden. Kommer bussen hurtigere frem, kan der spares køretid, og om-kostningerne til den kollektive trafik nedbringes.

- › Bilisterne kommer hurtigere og mere glidende gennem trafikken. Det sparer både tid og brændstof.
- › Busbrugerne: Signalregulering, der slipper busserne først gennem lyskryds, betyder at køreplaner kan overholdes og at rejsetiden evt. kan forkortes. Det kommer nåde nuværende og kommende busbrugere til gode.

Erfaring med signalregulering og ITS løsninger

- › Vejdirektoratet vurderer, at der kan være store samfundsøkonomiske gevin-ster ved at optimere trafikken gennem signalprioritering. Gevinsten er primært tidsbesparelser, men også i form af mindsket brændstofforbrug.
- › Det skønnes, at man kan opnå 2% reduktion i brændstofforbruget (CO₂) på de mest befærdede veje.

Signalregulering i Høje-Taastrup Kommune

Der er ikke det store behov for nye anlæg af hensyn til bilisterne. Imidlertid kan tilpasning af signalerne (og evt. prioritering) i forhold til kommunens cyklister være relevant at undersøge.

Kommunen kan

- › Undersøge behovet for flere signalprioriterede kryds i kommunen
- › Prioritere grøn-tid for cyklister på (kommende) Supercykelsti og andre primære cykelveje i kommunen
- › Undersøge behov og fordele ved busprioritering på udvalgte strækninger.
- › Øge effekten af signalprioriteringen ved at tilbyde KørGrønt kurser og viden om Ecodriving til trafikanterne.

Roller og ansvar

Kommunen har ansvaret for egne signalsystemer. I forhold til busprioritering har Movia stor erfaring med teknik samt busprioritering baseret på GPS og internetba-seret kommunikation til Movias tele-data radiosystem.

Økonomi

Investeringsomkostninger på ca. 50.000 kr. pr. kryds, hertil 10% driftsomkostnin-ger.

2.12 KørGrønt kurser for private

Indsatsområde: Interne biltrafik samt egne borgeres biltransport uden for kommunen

Mulig CO₂ effekt i kommunen: 144 tons CO₂

Mulig effekt på energiforbruget i kommunen: 2 TJ

Der er rigtig gode resultater af KørGrønt kurser og information. Selv rutinerede bilister kan reducere deres brændstofforbrug med mellem 10-20% ved at lære at køre mere energieffektivt.

Den bedste måde at lære at køre grønt er gennem et praktisk kursus, hvor teknikkerne afprøves i egen bil. Kommunen kan promovere KørGrønt kurser over for borgere ved at gå i partnerskab med KørGrønt udbydere eller selv udbyde kurser for egne borgere. Derudover kan kommunen informere borgerne om teknikkerne og promovere de hjælpemidler, der allerede findes, som KørGrønt App og brochurer. Trafikstyrelsen var vært for hjemmesiden kørgrønt.dk, hvor bilister kunne få råd og vejledning og løbende følge eget brændstofforbrug. Hjemmesiden er nu lukket.

På KørGrønt kurser får bilisterne praktiske grønne råd om køreteknik, bilers energiklasser og økonomien i at køre grønt. Typisk består kurset af en praktisk og en teoretisk del: Bilisten kører en tur på 15 kilometer på helt normal vis. Herefter gennemgår instruktøren grønne råd og værktøjer, til at forbedre brændstoføkonomien. Derefter kører bilisten den samme rute én gang til, men følger de grønne råd og vejledning. Brændstofforbruget på de to ture sammenlignes så bilisten får konkret viden om effekten af den grønne kørestil. Efter køreturene kan kurset omfatte teoretisk undervisning om bilens miljøegenskaber, hvordan personer og varebiler påvirker miljø og klima, samt en gennemgang af økonomien i at køre energieffektivt.

I Sverige er KørGrønt kurser en obligatorisk del af køreundervisningen når man tager kørekort. Sverige har en såkaldt "learner-ordning" hvor personer uden kørekort kan køre med forældre (eller andre) der har gennemgået et obligatorisk kursus. KørGrønt undervisning indgår i denne obligatoriske uddannelse af forældrene.

Fordelene for

- › Kommunen er bl.a. et mindre energiforbrug og CO₂ emission fra biltrafikken fra kommunens egne borgere og en konkret anledning til dialog med egne borgere om transportvaner og grøn transport.
- › Borgerne får en kontant økonomisk besparelse på mellem 10-20% på brændstofudgifterne. En bilist, der kører 20.000 km om året i en benzinbil, som kører 13,5 km på literen, kan altså spare næsten 2.000 kroner om året ved at forbedre brændstofforbruget med bare 10%.

Erfaring med KørGrønt

Trafikstyrelsen certificerer KørGrønt instruktører, der underviser private og virksomheder i at køre grønnere. KørGrønt instruktører er kørelærere, der har gennemgået et tredags kursusforløb hos en chefinstruktør uddannet af Trafikstyrelsen. KørGrønt kurser gennemføres typisk i virksomheder – men kommunen kan også tilbyde private, at deltage i kurserne fx. gennem aftenskoler eller erhvervsuddannelsescentre.

Trafikstyrelsen vurderer, at effekten af KørGrønt kurser er

- › Op til 20% mindre brændstof forbrug
- › En række kommuner har gennemført KørGrønt kurser for eget personale og kan påvise en brændstofbesparelse på mellem 10-15%
- › Kursisterne bør tage på ”genopfrisknings-kurser” med jævne mellemrum, årligt for personer der kører meget.

KørGrønt i Høje-Taastrup Kommune

Kommunen kan

- › Gå i dialog med trafikstyrelsen for at genoplive KørGrønt hjemmesiden og App'en der er målrettet privates registreringer af energiforbrug og km/l. Evt. overtage driften af hjemmesiden og app'en.
- › Aktivt promovere KørGrønt gennem kommunale kampagner og konkurrencer, der ansporer private til at køre grønt
- › Gå i dialog med kommunens køreskoler om at introducere KørGrønt i forbindelse med køreundervisning.

Økonomi

Promovere KørGrønt kurser overfor egen borgere (Konkurrence og annoncering):
1 mio. kr.

2.13 Parkér og Rejs

Indsatsområde: Pendlere blandt kommunens borgere

Mulig CO₂ effekt i kommunen: 122 tons CO₂

Mulig effekt på energiforbruget i kommunen: 1,7 TJ

Parkér og Rejs kan være med til at mindste antallet af biler på hovedvejnettet i myldretiderne. Selv en lille overflytning fra (solo)bil kan have stor effekt på fremkommeligheden for dem der bliver i egen bil. Gode parkeringsfaciliteter og information er to vigtige forhold, der skal være på plads for at P+R bliver en succes.

Parkér og Rejs bruges om rejsende, der kører (i bil, bus eller cykel) til en station eller et busstoppested og rejser videre med kollektiv trafik. Parkér og Rejs brugere er oftest pendlere. De er den gruppe der får størst fordele ved at undgå bilkørsel i trængsels situationer. Andre trafikanter kan naturligvis også være Parkér og Rejs brugere, f.eks. til en indkøbstur eller tur til en kulturoplevelse.

Hvad der skal til for at gøre Parkér og Rejs attraktivt for pendlere

- › Gode P+R pladser – både for bilister og cyklister – med sikkerhed for at kunne finde en P-plads.
- › Gode og stabile kollektive trafikudbud – både med tog og S-tog. Men der er også et potentiale for P+R med de regionale S-busser.
- › Måltrettet information om P+R-pladser kan være med til at øge efterspørgslen.

Fordelene for

- › Pendlerne, P+R brugere vil spare slid på bilen, evt. udgifter til parkering og bruge pendlertiden til afslapning, til at læse eller som reel arbejdstid.
- › Kommunen er mindre trængsel på det overordnede vejnet og flere kunder i busserne, hvis der er bus med i tur-kæden.

Erfaringer med Parkér og Rejs

- › En ny analyse fra Region Sjælland viser, at 6% af pendlerne, der bor i regionen og arbejder i hovedstadsregionen, regelmæssigt bruger P+R fra en af stationerne i regionen.
- › Samme analyse estimerer at andelen af P+R skal øges med mellem 10-25% gennem måltrettet information og promovring af konceptet. Kortere rejsetid på banen i forbindelse med elektrificering, timemodellens indførelse m.v. kan tilsvarende tiltrække mellem 10-20% flere togrejsende - men ikke alle tidligere bilister.

Parkér og Rejs i Høje-Taastrup Kommune

Kommunen har en stor Parkér og Rejs plads ved Høje Taastrup station, ligesom der er et mindre antal P-pladser ved kommunens andre to stationer.

Kommunen kan

- › Undersøge brugen af de eksisterende P-pladser ved kommunens stationer, for at vurdere om der er behov for flere pladser.
- › Gå i dialog med nabokommuner og regionerne omkring en koordineret indsats for at få flere pendlere til at bruge P+R i pendlingen.

Roller og ansvar

Flere og velplacerede P+R pladser skal koordineres med nabokommuner og regionerne. Det vil også være deres borgere, der har glæde af pladserne. Også Vejdirektoratet, DSB, BaneDanmark og private interessenter som f.eks. detailhandlen kan være interessenter. Velplacerede P+R pladser, tæt ved eksisterende detailhandel kan give flere kunder i toget eller i butikken og være med til at øge eller fastholde kundegrundlaget og dermed butikslivet.

Økonomi

Det er dyrt og pladskrævende at anlægge nye P-pladser, og der kan være konflikter i forhold til at bruge arealerne til andre formål som f.eks. erhvervs- eller boligbyggeri. Omvendt kan P+R pladser tæt på stationen og eksisterende dagligvarebutikker være med til at skabe omsætning i butikkerne.

Anlægspris pr. P&R plads:

- › Terræn: 25-35.000 kr. pr. plads
- › Parkeringshus: 130-150.000 kr. pr. plads
- › Underjordisk anlæg: 300-600.000 kr. pr. plads

Alt ekskl. arealerhvervelse.

2.14 Samkørsel

Indsatsområde: Pendlere blandt kommunens borgere samt længere fritidsture

Mulig CO₂ effekt i kommunen: Ikke vurderet

Mulig effekt på energiforbruget i kommunen: Effekten er ikke vurderet

Samkørsel er en effektiv måde at udnytte den ledige kapacitet i bilerne. Der sidder i snit 1,3 person i bilerne på vejene, og kun 1,05 i hver bil der kører til/fra arbejde. Der er flere åbne samkørselsplatforme, der primært matcher en chauffør med en eller flere passager(er) på længere fritidsture. Flere forsøg med samkørsel til/fra arbejde har været sat i gang – med har ikke haft den store gennemslagskraft.

Kommunen kan fremme samkørsel, først og fremmest ved at sikre at der er tilstrækkeligt og velplacerede samkørselspladser. Men også ved at synliggøre samkørsel-muligheden ved at etablere ”opsamlingssteder” synligt i gadebilledet, fx. ved stationer eller andre centrale knudepunkter.

Samkørselspladserne kan også virke som Park+Bike pladser, hvor bilister stiller bilen for at cykle det sidste stykke. Det kan være særligt attraktivt, hvis der er begrænsning eller betaling for parkering på slutdestinationen, eller trængsel. Endelig kan kommunen promovere samkørsel ved at stille et lukket samkørselsforum til rådighed til brug for større virksomheder eller erhvervsområder.

Tiltag der kan få flere til at køre sammen er fx:

- › Etablering af samkørselspladser også med cykelparkering med særlige aflåste bokse.
- › Promovere åbne samkørselsplatforme som GoMore.dk, Pendlernet.dk, samkørsel.dk og Joinants.com
- › Etablere lukkede samkørselsfora fx via app’ på mobiltelefoner

Vil flere borgere og ansatte vælge at køre sammen vil fordelene være

- › Kommunen: Trafikken falder i myldretiden og dermed forbedres fremkommeligheden, særligt i spidsbelastningsperioderne.
- › Pendlere: Der er en direkte økonomisk fordel for pendlere, der sparer penge til transport, men fastholder deres befordringsfradrag
- › Virksomheder kan tilbyde deres ansatte hjælp til at finde egnede samkørsels-match. Det kan gøre det lettere at tiltrække og fastholde ansatte til virksomheder hvor (solo)bilen er eneste mulighed.

Erfaringer med samkørselsprojekter i Danmark

En række forsøg med at introducere samkørsel i pendlingen har ikke givet overbevisende resultater, men indikerer en vis efterspørgsel efter samkørsel i pendlingen. Den store udfordring er at opnå tilstrækkelig kritisk masse, der gør det muligt at matche potentielle samkørere.

De seneste danske forsøg med samkørselsportaler målrettet virksomheder:

- › Aarhus Universitetshospital gennemførte i 2012 et forsøg med en lokal, lukket samkørselsplatform. 194 ansatte registrerede sig på basen, men der blev kun fundet match til 4 ture i alt i forsøgsperioden.
- › Kollegakørsel på fire hospitaler i hovedstadsområdet i 2014 byggede ligeledes på en lukket platform. I forsøgsperioden blev der oprettet 146 personer på portalen, som tilsammen oprettede i alt 2137 lifttilbud. Der blev kun registreret få match (faktiske ture). Tiltagene kan dog måles i andelen af samkørende, der efter forsøgsperioden steg fra 2,9 til 3,2 procent (på Bispebjerg og Frederiksberg Hospitaler) og 3,5 til 5,2% (Herlev hospital)
- › Kollegakørsel på en lukket platform blev testet på ni arbejdspladser (fire offentlige og fem private) i Region Sjælland. Platformen blev markedsført gennem bannere, flyers, intranet, nyhedsbreve, infoskærme, regionens Facebook-side og pressen. I alt 248 personer meldte sig til kollegakørsel i kampagneperioden. Heraf har otte brugere registreret 24 ture, 20 som passager og fire som chauffør. Evalueringen viser, at
 - › Det ikke er afgørende for brugerne at matchportalen er en lukket gruppe for en særlig målgruppe,
 - › brugerne efterspørger et værktøj, der nemt og enkelt matcher dem med personer med samme kørselsbehov som dem selv.
 - › Det er vanskeligt at opnå kritisk masse, og dermed tilstrækkeligt geografiske match mellem bopæl og arbejdsplads

Samkørsel i Høje-Taastrup Kommune

I dag har kommunen omkring 40 P-samkørselspladser ved afkørsel 8 på Holbæk-motorvejen ("Guldalderen"). Ligesom P-pladsen ved HT stationen kan bruges som samkørselsplads for kommunens borgere (kun kommunens borgere kan parkere gratis på P-pladsen ved stationen).

Kommunen kan

- › Undersøge brugen af samkørsel på kommunes eksisterende plads.
- › Synliggøre samkørsel i gadebilledet ved at skilte samkørsels-pick-up på centrale steder i kommunen
- › Informere om samkørsel, fx gennem velkomstpakken til tilflyttere og gennem Mobilitetsnetværkene.

- › Gå i dialog med nabokommuner om placering og markedsføring af samkørselspladser

Roller og ansvar

Mange samkørselstiltag vil kun give mening at lave i samarbejde med bl.a. nabokommuner og regionerne. Også Vejdirektoratet, DSB og BaneDanmark kan være interessenter.

Økonomi

At synliggøre samkørselspladser (Pick-up steder) kræver kun skiltning. Markedsføring og promovering af samkørsel, både i pendlingen og til længere fritidsture, skal foregå i samarbejde med andre partnere.

2.15 Indkøb og udbringning af varer

Indsatsområde: Interne ærindeture i kommunen

Mulig CO₂ effekt i kommunen: 7 tons CO₂

Mulig effekt på energiforbruget i kommunen: 0,1 TJ

Hver 5. tur er en ærindetur, og indkøb udgør en stor del af disse ture. Mange indkøbsture er korte bilture, der belaster nærmiljøet, men der er ikke samlet set det store CO₂ potentiale i at mindske bilindkøbsturene, da de typisk er korte ture. Alligevel kan en indsats for at undgå (bil)indkøbsture eller omlægge dem til grønnere transportformer være et synligt indsatsområde og en (bil)vane, der er lettere at bryde.

Mange af de store dagligvarekæder har allerede et etableret netværk af webshops, og der findes også deciderede online-supermarkeder som Osuma.dk eller nemlig.com, der bringer varerne direkte til kunderne. Men også løsninger, hvor der etableres centrale pick-up steder, som PostDanmarks Postservice, kan være vejen frem. En række butikker har ladcykler, kunderne kan bringe deres varer hjem i. Som et alternativ til at lade bilens bagagerum bestemme transportmidlet.

Fordele for

- › Butikkerne er, at de kan nå en ny kundegruppe, der efterspørger fleksible indkøbsmuligheder.
- › Borgerne er fleksibiliteten i at få indkøb bragt eller leveret på centrale pick-up steder. Særligt for beboere, der ikke har lokale indløbsmuligheder.

Erfaringer med grønne indkøbsvaner

- › Ved 40 undergrundsstationer i London har transportselskabet etableret et netværk med "Select & Collect". Kunden bestiller sine varer via telefon, iPad mv. og afhenter en færdigpakket pose på stationen på vej hjem fra arbejde. Det er bekvemt, sparer kunderne tid og fjerner behovet for de daglige indkøbsture.
- › Flere kommuner (herunder København og Roskilde) udlåner transportcykler til deres borgere, som de kan afprøve i en periode. Transportcyklerne gør det lettere,

Københavnske cyklister omsætter for lige så meget som bilister

En undersøgelse af indkøb og cykling i København viste at der på indkøbstur i bil handles i snit for mere end dobbelt så meget som ved en indkøbstur på cykel. Til gengæld foretages der næsten dobbelt så mange indkøbsture på cykel som i bil, hvilket betyder at forskellen i den samlede omsætning mellem de to transportformer ikke er så stor. Omkring 2% af bilisterne kunne forestille sig at tage cyklen, men siger at cykelparkering i høj eller nogen grad indgik i deres beslutning om at tage bilen.

at transportere indkøb hjem.

- › En række butikskæder, som fx. Ikea, udlåner gratis transportcykler til kunderne.
- › Post Danmark bruger el-ladcykler til udbringning af post og pakker. El-cyklerne gør det lettere at transportere mange pakker. Tilsvarende kan vareudbringning fra (dagligvare)butikker bringes ud til kunderne med el-lad-cykel.
- › En række virksomheder har varelevering med el-cykler især i bydele hvor trængslen på vejen gør vareudbringning med bil langsommelig.

Udbringning af varer i Høje-Taastrup

Kommunen kan

- › Undersøge cykelparkeringsforholdene ved byens butikker og City 2
- › Gå i dialog med byens butikker om der er behov for flere cykelparkeringsmuligheder og mulighederne for udlån af ladcykler til store indkøb
- › Gå i dialog med byens dagligvarebutikker om etablering af udbringning og/eller centrale Pick-up muligheder f.eks. i landsbyerne og stationerne
- › Sammen med interesserede butikker søge om projektmidler fra den nationale Cykelpulje til at etablere nye cykelløsninger i forbindelse med indkøb.

Roller og ansvar

God cykel-parkering i det offentlige rum er som udgangspunkt kommunens ansvar. Men gode cykelforhold ved byens butikker er både en fordel for butikkerne og kommunen. Derfor kan der være potentiale i at inddrage enkelt-butikker eller cityforeningen i fælles projekter.

Økonomi

Undersøgelse af cykelparkeringsforhold ved byens butikker. 100.000 kr .

Dialog med butikker gennem etablerede netværk om fremadrettede løsninger. 1 person md

Ansøgning til cykelpulje og evt. medfinansiering af cykelparkerings projekt: 2 person uger (ansøgning)

Medfinansiering af cykelprojekt: 0,5-1 mio. kr.

2.16 Elcykler til pendling og andre ture

Indsatsområde: Pendlere til virksomheder i kommunen samt fritidsture.

Mulig CO₂ effekt i kommunen: Ikke vurderet

Mulig effekt på energiforbruget i kommunen: Effekten er ikke vurderet

Der er kommet flere elcykler på vejene. Hvor mange cyklisters smertegrænse ligger ved 6 km for en cykeltur (20 min) kan man med en el-cykel cykle 10-12 km på den samme tid og uden at møde svedig frem på arbejde.

Prisen kan for mange være en barriere for at teste en el-cykel. En el-cykel koster i dag mellem 6- 12.000 kr. Muligheden for at låne en elcykel i en længere periode, kan være med til at nedbryde denne barriere.

Andelen af el-cykel kan fremmes gennem:

- › Kampagner der oplyser om elcyklernes muligheder.
- › Forsøg med el-cykler, hvor borgere kan låne en el-cykel i en periode. Høje-Taastrup kommune deltager i den landsdækkende "Test-en-el-cykel" hvor kommunen udlåner 20 elcykler til pendlere (se under erfaringer).
- › Ladestationer til elcykler ved f.eks. ved stationer og centralt i kommunen.

Fordelene for

- › Kommunen: Hvis el-cykler får pendlere til at lade bilen stå – blot et par dage om ugen – vil det betyde mindre trængsel på vejen i myldretiderne. Kombineres el-cyklen med bus, giver det også billetindtægter til kommunen. Dertil kommer sundhedseffekten af, at flere cykler.
- › Borgerne oplever bedre helbred og får et billigere transportalternativ til bilen. Både til pendling og til fritidsture.
- › Virksomheder, der har elcykler i vognparken, vil nedbringe omkostningerne til de korte tjenesterejser.

Erfaring med elcykler

- › I projektet "Test en Elcykel" udlåner Høje-Taastrup Kommune 20 elcykler til pendlere med mere end 6 km til arbejde. I de tre måneder cyklisterne har cyklen, forpligter de sig til at cykle 2-3 dage om ugen. Og at registrere deres ture på en app.
- › En lang række kommuner har kørt lignende forsøg. Erfaringen er, at op mod 60% af testcyklisterne efterfølgende køber en el-cykel og bliver ved med at bruge den.

El-cykler i Høje-Taastrup Kommune

El-cykler er et af de alternativer til (solo)bil, der vil være med til at gøre pendlingen og transporten internt i kommunen grønnere. CO₂ effekten af alene at promovere el-cykler er så lille, at der ikke er regnet på dette tiltag separat. Effekten indgår i tiltag som "Transportplan for kommunen" og "Mobilitetsnetværk for virksomheder".

Kommunen kan

- › Promovere el-cykler til pendlingen og til korte erhvervsrejser for kommunens ansatte og kommunens virksomheder
- › Udvide det igangværende forsøg Test-en-elcykel med flere cykler til udlån
- › Udlåne el-cykler via kommunens biblioteker
- › Etablere ladestandere til el-cykler ved de aflåste cykelparkeringspladser ved stationerne.

Roller og ansvar

Kommunen kan promovere el-cykler gennem information og udlån af el-cykler. Kommunens virksomheder kan også investere i el-cykler til kortere tjenesterejser – som alternativ til bilture.

Økonomi

Køb af el-cykler til udlån (10 stk): 150.000 kr.

Elcykel-ladcykler (5 stk): 100,000 kr.

Drift-timer svarende til: 1 md/år

Promovering og formidling: 2 uger/år

Elcykel lade-standere: 100-200.000 kr.

2.17 Delebiler

Indsatsområde: Kommunens egne borgeres transport

Mulig CO₂ effekt i kommunen: Ikke vurderet – kræver yderligere analyser

Mulig effekt på energiforbruget i kommunen: Effekten er ikke vurderet

Delebiler er en effektiv måde at udnytte bilparken på, og delebilister kører meget mindre i bil, end borgere at "alligevel" har en bil stående. Privatbiler står stille det meste af dagen. Og kommunens biler kører kun i dagtimerne, og bruges kun meget lidt i aften og nattetimerne og i weekenden. Den nye "bruge-ikke-eje" trend blandt unge kan være med til at skubbe på efterspørgslen og interesse i debiler.

Delebiler er en godt alternativ til egen bil, hvis man ikke har brug for adgang til bilen på daglig basis. De fleste åbne delebilsklubber opererer med en fast medlemspris og derefter pr. kørt km eller tid man har rådighed over bilen. Alternativer til de organiserede delebilsklubber er private ordninger hvor bilejere mod betaling deler private biler med ikke bilejere. Bestilling foregår over nettet, og forsikringsforholdene er afklarede. To danske eksempler på denne type ordning er 'MinBilDinBil' og en tilsvarende fra GoMore.

Der er gode svenske erfaringer med at lade biler fra den kommunale vognpark indgå i delebilsklubber. I Danmark er denne ordning ikke afprøvet endnu, men flere kommuner undersøger muligheden, bl.a. ved at overlade drift og organisering af dele af den kommunale bilpark til kommercielle delebilsklubber. Interne delbilsordninger i kommunen, dvs. at forvaltninger og afdelinger deler biler med hinanden, kan give en mere effektiv udnyttelse af bilparken. Det kræver et fælles bookingsystem på tværs af afdelingerne for at være effektivt.

Fordelene for

- › Kommunen er at kunne tilbyde fleksible transportløsninger til borgerne og et mindre P-behov, hvor brugerne af debilerne bor i tæt-byen, hvor P-pladsen er begrænset. Det vil også være en mindre miljøfordel.
- › Borgerne er at kunne trække på mange forskellige typer biler, der matcher det aktuelle transportbehov og helt undlade eller udskyde at købe en bil til fritids- og weekendture.

Kommunen kan fremme brugen af debiler gennem

- › Centrale (og gratis) parkeringspladser til debiler
- › Information om delebilsklubber og fordele for lejlighedsvis bilister
- › Åbne kommunale biler op for delebilsordninger. Bilerne bliver bedre udnyttet, kommunen tjener penge som udlejer, og der ydes en rigtig god service til borgere. Samtidig er det en fleksibel måde at håndtere bilparken i arbejdstiden.

Erfaringer med åbne delebilsordninger

- › Private delebilister kører væsentligt mindre i bil end andre bilister. Typisk er under halvdelen af delebilisterne tidligere bilejere, mens resten undlader bilkøb.
- › Danske evalueringer viser at 1 delebil kan erstatte mellem 4 til 10 private ejede biler. Dette er særligt interessant i områder hvor der mangel på P-pladser.
- › En række svenske kommuner har gode erfaringer med at lade dele af kommunens vognpark indgå i en delebilsordning, enten rettet mod egne ansatte eller helt åben for borgerne.
- › LetsGo delebiler og Movia har startet et samarbejde om kombinationen af bus og bil. LetsGo har sat biler op langs buslinje 350S, fra Dragør til Ballerup, som du kan bruge som medlem af LetsGo.

Delebiler i Høje-Taastrup Kommune

Der er i dag én delebil i kommunen, under Albertslund delebil. Det er vanskeligt at forudse, om borgerne i kommunen vil efterspørge delebiler.

Kommunen kan:

- › Undersøge efterspørgslen blandt borgerne for en delebilsordning
- › Promovere eksisterende delebilsklubber på kommunens hjemmeside, gennem informationsmateriale m.v.
- › Undersøge muligheder, økonomi og risici i at lade dele af den kommunale vognpark indgå i en delebilsordning, åben for kommunens borgere
- › Synliggøre delebiler ved at reservere P-pladser på centrale steder (forudsat at der er efterspørgsel)

Roller og ansvar

Kommunen er den primære aktør, i et samarbejde med eksisterende delebilsklubber.

Økonomi

Afhænger af hvilke model der vælges. At promovere eksisterende delebilsklubber, f.eks. på kommunens hjemmeside eller i velkomstbreve til nye tilflyttere, koster ikke noget ekstra. At åbne den kommunale vognpark for delebilister vil kræve en større administrativ indsats.

Analyse af interesse i delebiler: 100-150.000 kr.

*Analyse af muligheder og effekter af at åbne den kommunale vognpark: 2 person-
mdr. (samlet set).*

2.18 Kampagner, information og viden om grøn transport

Indsatsområde: Egne borgere samt ansatte på virksomheder i kommunen

Mulig CO₂ effekt i kommunen: Ikke vurderet

Mulig effekt på energiforbruget i kommunen: Effekten er ikke vurderet

Kampagner og information kan være effektive midler til at påvirke trafikanternes adfærd. Størst effekt får man, når kampagnerne er målrettet en specifik målgruppe, og budskabet er relevant for modtageren. Her er listet en række forslag til initiativer, som kan få flere til at transportere sig grønnere.

Fordelene for

- › Kommunen er en anledning til at kommunikere fordelene ved grønnere transportvaner og bedre sundhed gennem transportvalg med sine borgere og virksomheder. Kampagner og andre tiltag vil føre til færre biler på vejene, flere kunder i den kollektive trafik og flere cyklister.
- › Borgerne får målrettet og vedkommende information om grøn transport, effekten af grønnere transport på sundhed og privatøkonomi, der gør det lettere for dem at ændre transportvaner.
- › Virksomhederne kan vise en grøn profil over for kunder, samt nuværende og kommende ansatte

Vejledning til tilflyttere og nye medarbejdere

I skiftesituationer, når man lige er flyttet eller har skiftet arbejdssted, er man mere motiveret til at ændre transportadfærd. Undersøgelser fra Movia viser, der i snit går op til 7 år før en nytillflyttet bilist kender de lokale busruter. En velkomstpakke målrettes tilflyttere, nyansatte og fx. studerende. Pakken kan indeholde mulighederne for at transportere sig med kollektiv trafik, samkørsel, cykel og gang, cykelstikort, busplan samt henvisninger til hjemmesider og apps. Nyansatte kan nås gennem kommunens erhvervskontakt og uddeles til nye og eksisterende virksomheder, der distribuerer den til deres medarbejdere.

Erfaringer med velkomstpakker

- › München har siden 2010 givet målrettet information til tilflyttere. Nye borgere modtager en velkomstpakke med transportinformation samt en opringning fra en mobilitetskonsulent. München vurderer en tilbagebetalingseffekt på to af tiltaget bl.a. gennem køb af månedskort til den kollektive trafik.

Velkomstpakker i Høje-Taastrup Kommune

Kommunen kan

- › Tilbyde en velkomstpakke til alle nye tilflyttere til kommunen
- › Etablere kontakt til virksomhederne i kommunen så de kan rådgive nyansatte om transport til/fra kommunen. Samarbejdet etableres gennem kommunens erhvervskontakt
- › Gå i samarbejde med regioner, kommuner og Movia om at udvikle et call-center der kan stå for kontakten til tilflyttere.

Roller og ansvar

Kommunen kan som et første skridt udvikle velkomstpakkerne selv. Call-center og personlig transportvejledning kan med fordel gennemføres i et samarbejde med nabokommuner, regionerne og Movia.

Økonomi

Driver kommunen tiltaget alene

Udvikling og design af velkomstpakke: 100.000 kr.

Trykkeomkostninger + Distribution: 30 kr./nytilflyttet familie

Callcenter: ?? kr.

(Erfaringer fra München viser at call centeret som minimum er omkostningsdækket gennem mersalg af buskort og busrejser.)

Kan kombineres med

Personlig transportvejledning giver større forståelse for mulighederne for grøn transport. Denne tilgang er tidskrævende, men effektiv og er testet i stor skala i bl.a. Australien, England og Sverige. Vejlederen opsøger borgeren på hjemadressen med informationsmateriale i trykte og elektroniske udgaver samt en transportberegner, som hjælper borgerne med at konsekvensberegne forskellige transportvaner. Erfaringer med personlig transportvejledning

- › I Odense kommune besøgte et team af 8 studerende 7.000 husstande. Med sig havde de informationsmateriale og viden om konkrete alternativer til bil. Deltagernes bilture faldt med 9 %, busturene steg med 58% og togturene steg med 54%.

Testtrafikanter er bilpendlere der prøver e-cykler, tog, bus, samkørsel og kombinationsrejser i en begrænset periode for at bryde vane-barrierer. Aktiviteten giver konkrete cases der egner sig godt til formidling i pressen, kommunens hjemmeside, m.v. Erfaringer med test-trafikanter:

- › I Fredericia uddelte man gratis togtkort og pendlercykel til bilister over 3 måneder. Over halvdelen af testtrafikanterne er fortsat efter testperioden.

- › 'Test en elcykel', giver bilpendlere mulighed for at låne en el-cykel i tre måneder. Høje-Taastrup Kommune er med i kampagnen, hvor det samlede mål er, at 1.700 pendlere har testet el-cyklene. Test-en-elcykels samlede budget er 7,5 mio. kr. Budgettet dækker indkøb af el-cykler (mellem 7-10.000 kr. pr. stk.), fælles projektledelse, fælles kampagnemateriale/pressemeddelelser samt kommunikation af resultater.

Kampagner kan skabe opmærksomhed og målrettes mod at få borgere til at ændre transportadfærd. Brede kampagner er dyre at gennemføre. Så man skal være helt sikker på målgruppe og målet med kampagnen. Erfaringer med kampagner målrettet cyklister:

- › Erfaringer fra Odense cykelby viser, at cykeltrafikken steg med 10-15% gennem en kombination af cykeltiltag og kampagner. Odense kommune brugte samlet 20 mio. kr. over 5 år på en kombination af fysiske tiltag og kampagner.

Digitale infostandere kan informere trafikanterne om transportmuligheder, aktuelle tiltag og anden information, der er relevant på farten. Standerne placeres på pladser, ved kollektive knudepunkter og hvor borgeren i øvrigt færdes. Erfaringer med infostandere:

- › Odense, Fredericia og København er nogle af de kommuner der har sat cykeltællere op på strækninger med mange cyklister. Om tiltaget i sig selv påvirker andelen af cyklister, er der ingen erfaringer med. Men tællerne hjælper kommunerne i deres formidling af cykling og grøn transport.

Mobilitets App kan hjælpe trafikanter med at foretage de grønneste transportvalg i hverdagen. De er udbredte i resten af Europa. Movia er i gang med at undersøge potentiale og økonomi i at udvikle en app der bygger på realtidsinformation fra alle transportmidler. Målet er en app der hjælper trafikanterne til at vælge det rette transportmiddel til den enkelte tur, baseret på rejsetid, pris og tilgængelighed.

2.19 Mobilitetsnetværk i virksomheder i erhvervsområder

Indsatsområde: Pendlere til virksomheder i kommunen.

Mulig CO₂ effekt i kommunen: 305 tons CO₂

Mulig effekt på energiforbruget i kommunen: 4,2 TJ

Virksomheder, der går sammen om at skabe gode transportvilkår i deres lokalområde, kan flytte solobilister til bus, tog og cykel. Måske ikke hver dag. Men selv små ændringer i bilbruget kan mærkes i trafikken. Tænk bare på sommerferien, hvor bilturen går meget lettere, selv om der kun er 5-10% færre biler på vejene.

Fokus kan både være på pendlingen og på kørsel til møder og rejser, men mange virksomheder kan også høste konkrete besparelser på deres vare- og godstransport. Virksomheder bruger mobilitetstiltagene i deres HR strategi eller som en del af deres CSR-politik. De største virksomheder (i regnskabsklasse C og D) er ifølge årsregnskabsloven forpligtet til at redegøre for deres arbejde med samfundsansvar, herunder deres klimainsats. En mobilitetsindsats kan bidrage til virksomhedernes grønne profil og grønne regnskab.

Boks 2.2 Klimaledelse

”For virksomheder med en fokuseret og strategisk tilgang til bæredygtighed eller samfundsansvar, og en refleksion heraf i en tre-dobbelt bundlinje (people, planet, profit), kan en mobility management indsats bidrage væsentligt til at synliggøre både en god business case og en god society case.”

(kilde: Erhvervshåndbogen Klimaledelse, ”Mobility Management” (2013), Birgitte Kofod Olsen, CSR Chef, Tryg.)

Gennem mobilitetsnetværk kan virksomhederne inspirere hinanden og finde fælles transportløsninger. Alene eller i samarbejde med nabovirksomhederne, kommunen og trafikskabet. Typiske tiltag gennemført af virksomheder i Mobilitetsnetværk er:

- › Flere til at cykle: fokus på cykelparkering, bade- og omklædningsforhold, deltagelse i cykevents som ”Vi cykel til Arbejde” eller udlån af el-cykler i en prøveperiode, firma- eller stationscykler der gør det lettere at komme til stationen.
- › Flere med bus: fælles informationsfolder om bustilbuddene, oplysninger om bus og togafgange på intranettet, tilbud om Erhvervskort (Brutto-skatte tiltag), tilpasse busafgange til mødetider i dialog med kommune og trafikskab
- › Erhvervsrejser og tjenesterejser: politikker for brug af egen bil til korte tjenesterejser, virtuelle mødefaciliteter, el-biler og el-cykler i flåden.

- › HR tiltag: politikker for hjemmearbejde, fælles indkøb af dagligvarer, politik for hjemmearbejde.

Fordelene for

- › Virksomhederne er bl.a.: Mindre spildtid for deres ansatte, penge sparet på tjenesterejser, bedre muligheder for at tiltrække og fastholde medarbejdere, bedre grønne regnskaber, en klar grøn profil.
- › Kommunen er – udover en god anledning til at arbejde sammen med virksomhederne om et positivt fælles projekt - bl.a.: Mindre trængsel på vejnettet i myldretiden, flere kunder i bussen, sundere indbyggere (hvis de bor i kommune), en stærk grøn erhvervsprofil der kan være med til at tiltrække og fastholde virksomheder.
- › De ansatte er bl.a.: Større valgmuligheder i transporten, vejledning og støtte til at skifte vaner, motion og sundhed, større arbejdsglæde gennem at opleve at virksomheden interesserer sig for dem og deres liv, mere fleksible arbejdsforhold.

Cykling og sygedage

Ansatte der cykler til arbejde har mellem 5 og 6 færre sygedage end fysisk inaktive. Så det har direkte effekt på bundlinjen for virksomhederne at få flere til at cykle. (Kilde Juel, K.; Sørensen, J; Brønnum-Hansen, H 2006: Risikofaktorer og folkesundhed i Danmark. Statens Institut for Folkesundhed, København, juni 2006). Et større dansk studie viser, at dødelighed for folk, der cykler til arbejde hver dag (mindst 3 timer pr. uge), er 72 % af, hvad den er for folk, der ikke cykler eller går.

Erfaring fra Mobilitetsnetværk

Danske erfaringer med netværk af virksomheder i erhvervsområder, der arbejder sammen om at ændre bilvanerne viser:

- › 6-12% fald i solobilturene til/fra virksomhederne
- › Gennemsnitlig reduktion i CO₂ udledningen fra pendlingen på 7%
- › Reduktion i CO₂ udledningen fra pendlingen på 14% for 11 store arbejdspladser, der kobled mobilitet til deres CSR arbejde og opnåede en betydelig reduktion i (solo)bilkørslen
- › Virksomhederne har implementeret mellem 15-30 transporttiltag internt i organisationen
- › 73% af medarbejderne kender til arbejdspladsens nye tiltag

- › 25% af dem, der kender til tiltagene, har prøvet ét eller flere af dem. Og 75 % af dem, der har afprøvet tiltag, er tilfredse eller meget tilfredse med det afprøvede.
- › 29% af dem, der er tilfredse eller meget tilfredse siger, de har ændret transportadfærd fremadrettet. Det svarer til, at 18,1 % af alle medarbejderne har prøvet tiltagene, 13,5 % er tilfredse med det afprøvede, og 5,2 % af alle medarbejderne har ændret transportadfærd fremadrettet.

Mobilitetsnetværk i Høje-Taastrup Kommune

Kommunen kan

- › Etablere Mobilitetsnetværk i en række af kommunens erhvervsområder
- › Stille værktøjer til rådighed for at virksomhederne kan undersøge ansattes transport til/fra arbejde og i arbejdstiden (internetbaseret survey)
- › Tilbyde virksomhederne at behandle resultaterne af undersøgelserne blandt medarbejderne
- › Støtte virksomhederne/netværkene i at formidle resultaterne.

Roller og ansvar

Kommunen spiller en aktiv rolle i forhold til at gøre virksomhederne interesserede i at deltage i netværkene. Også DSB, DSB S-tog, Movia, delebils- og samkørsels platforme kan være interesserede i at bidrage til konkrete løsninger. Ligesom eksperter på el-biler eller firmacykler. Den egentlige mobilitetsindsats ligger hos virksomhederne selv, der planlægger og gennemfører de konkrete tiltag.

Kommunen kan være vært for en fælles indsamling af viden om transportforholdene, medarbejderens holdninger og vaner i transporten og deres umiddelbare bud på hvad der skal til for at få dem til at ændre transportvaner. En sådan survey er et rigtigt godt udgangspunkt for indsatsen og målretter debatten i netværket.

Økonomi

Omkostningerne til at initiere og drive Mobilitetsnetværk er primært arbejdstid.

Erfaringerne fra eksisterende Mobilitetsnetværk er

Rekruttering af virksomheder (pr. netværk): 1 uge

Forberede survey: 3 dage

Møder i netværk: 1½ dag/møde

Efterbehandling af survey: 1 uge

Køb af survey (design, gennemførelse og analyse): 50.000 kr.

2.20 Firmapendlercykel

Målgruppe: Pendlere til virksomheder i kommunen.

Mulig CO₂ effekt i kommunen: 60 tons CO₂

Mulig effekt på energiforbruget i kommunen: 0,8 TJ

Firmapendlercykler er en pulje af cykler, som medarbejderne i en virksomhed kan bruge til og fra stationen eller busstop i forbindelse med pendling eller til erhvervs-ture i arbejdstiden. Med firmalogo på cyklerne fungerer de også som reklamesøjler for virksomhederne.

Firmapendlercykelordningen er attraktiv for virksomheder, der ligger langt fra stationerne. Ordningen kan etableres af den enkelte virksomhed eller for virksomheder i et erhvervsområde. Pendlercyklerne kan også anvendes til eksterne møder og andre kortere ture i arbejdstiden.

Pendlercykelordninger kræver

- › Gode og sikre cykelstier og forbindelser mellem stationen og virksomheden/erhvervsområdet
- › Aflåst cykelparkering ved stationerne og centrale stoppesteder.
- › Et minimum af administrativ og praktisk støtte til at administrere tilmelding, sikre at cyklerne er i god stand, m.v.

Fordelene for

- › Kommunen er mindre trængsel i myldretiden og flere kunder i bussen, hvis turkæden indeholder en bustur.
- › Borgerne/ansatte i virksomheder i kommunen vil få et godt alternativ til bilen i pendlingen og muligheden for at kombinere arbejdet med et element af motion.
- › Virksomhederne er et grønt (og billigt) alternativ til kortere erhvervs- og mødeture, der ellers ville være blevet gennemført i bil.

Erfaring med pendlercykler

Pendlercykler kan både være knyttet til en enkelt virksomhed, til en gruppe virksomheder eller som en bycykelordning, der er åben for alle. Bycykelkoncepter finansieres typisk af kommunen, mens de lukkede systemer typisk etableres af virksomhederne selv. I forhold til parkering skal også DSB og Movia inddrages i planlægningen.

Erfaringer med pendlercykler:

- › I Randers kan pendlere leje en fast pendlercykel og cykel P-plads gennem byens by- og pendler-cykelsystem. Det betyder, at de altid er sikre på, at der er en cykel, når de har brug for den, og de skal ikke aflevere cyklen, når de er på arbejde. Prisen er 100 kr. pr. måned og 250 kr. i kvartalet.
- › FN byen i København har opstillet et antal pendlercykler som egne ansatte kan bruge fra S-toget til deres kontor.

Pendlercykler i Høje-Taastrup Kommune

Kommunen kan etablere et bycykelsystem, der også kan bruges af pendlerne. Det er imidlertid en dyr løsning, der også kræver en stor del af administration. Alternativt kan kommunen inspirere virksomhederne til selv indkøbe og administrere pendlercykler.

Kommunen kan:

- › Undersøge behovet for at opgradere cykelstinet til stationer, så der er gode, sikre og velskiltede forbindelser til erhvervsområderne.
- › Informere og støtte virksomheder der vil etablere pendlercykelordninger for deres ansatte. Fx. gennem Mobilitetsnetværkene.
- › Støtte virksomhederne i dialogen med DSB og Movia omkring placering af aflåst cykelparkering.
- › Etablere og medfinansiere aflåst cykelparkering ved stationer og centrale busstop i kommunen.

Roller og ansvar

Kommunen kan promovere pendlercyklerne og hjælpe virksomhederne i dialogen med DSB/DSB S-tog og Movia om aflåst cykelparkering ved stationer og centrale (S-)busstop.

Økonomi

De primære omkostninger er knyttet til etablering af cykelstier, hvis der viser sig et behov for dette. Kommunen kan søge to statslige puljer om medfinansiering af cykelstier. Promovering af pendlercykler kan ske gennem Mobilitetsnetværk.

2.21 Pendlerbus til erhvervsområder og store arbejdspladser

Målgruppe: Pendlere til udvalgte virksomheder i kommunen.

Mulig CO₂ effekt i kommunen: 31 tons CO₂

Mulig effekt på energiforbruget i kommunen: 0,4 TJ

Direkte pendlerbusser fra stationer til større erhvervsområder, arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner kan være et attraktivt alternativ til (solo)bil. I områder der ikke er stationsnære, vil mange ansatte ellers vælge bil. Afgangstiderne på ruten tilpasses mødetiderne og med gode korrespondancer til tog og regionalbusser.

Det faste busnet og afgangstider kan ikke altid matche behovet i morgen og eftermiddagsmyldertiden. Pendlerbusser kan være en mulighed for at supplere basistilbuddet.

Fordelene for

- › Kommunen er at kunne tilbyde pendlerne et tilpasset tilbud og være med til at markedsføre kommunen som en erhvervsvenlig kommune.
- › Virksomhederne kan have lettere ved at tiltrække og fastholde medarbejdere og færre udgifter til at anlægge P-pladser, noget der kan have betydning både, når der bygges nyt, men også hvis virksomheden ønsker at udvide.

Erfaringen med pendlerbusser

- › Da Dong Energy flyttede 600 medarbejdere til Virum blev der oprettet en shuttelbus fra Lyngby station. Knap 13.000 passagerer benyttede linjen i den etårige forsøgsperiode. På baggrund af input fra chaufførerne blev det vurderet, at mindst 50% er nye passagerer i den kollektive trafik. Ruten er nu nedlagt.
- › Allerød kommune kørte i en periode to pendlerbusser mellem Allerød Station og Borupgård erhvervsområde (ca. 6 km fra stationen). Busserne kørte i pendulfart morgen og eftermiddag.
- › Allerød Kommune har netop startet et to-årligt forsøg med en pendlerbus der forbinder Allerød station og Vassingerød (10 km fra stationen). Bussen har halvtimedrift i myldretiden.
- › Movia har gennemført en screening af erhvervsområder, hvor der vil være særligt store potentialer for at få flere buspassagerer. I analysen blev samtlige erhvervsområder i Movias område kortlagt i forhold til antal medarbejdere, branchetype og det nuværende serviceniveau med kollektiv trafik. Kortlægningen havde fokus på områder der ikke i dag er stationsnære og dækkede både erhvervsområder, store virksomheder, hospitaler og uddannelsesinstitutioner.

Pendlerbus(ser) i Høje-Taastrup Kommune

Kommunen kan

- › Sammen med Movia foretage en gennemgang af kommunens erhvervsområder og uddannelsesinstitutioner, for at vurdere om der er behov og potentiale for bedre busbetjening.

Roller og ansvar

Det er som udgangspunkt kommunen, der bestiller og betaler busdrift i kommunen. Krydser bussen kommunegrænser, kan beslutningen kun træffes i et samarbejde mellem de berørte kommuner. Movia kan støtte og rådgive kommunen. Muligheden for medfinansiering fra virksomheder, erhvervsområder eller uddannelsesinstitutioner findes og bør undersøges.

Økonomi

Ikke vurderet.

2.22 KørGrønt kurser i virksomheder

Indsatsområde: Gods og varetransport internt i kommunen

Mulig CO₂ effekt i kommunen: 144 tons CO₂ (kun regnet på den interne gods- og vare transport)

Mulig effekt på energiforbruget i kommunen: 2 TJ

Mange af de større virksomheder med meget gods- og varetransport har introduceret KørGrønt kurser for deres ansatte. Alene fordi der er mange penge at spare på transportudgifterne. Kommunen kan promovere KørGrønt overfor de mange mindre virksomheder, entreprenører og servicefirmaer der bruger varebiler i den daglige transport.

De transporttunge virksomheder i kommunen vil i stort omfang allerede have gennemført KørGrønt kurser for deres chauffører, fordi brændstofomkostningerne udgør en stor del af virksomhedens økonomi. Kommunen skal derfor målrette informationen til private samt virksomheder med meget erhvervskørsel i bil og kombinere KørGrønt med viden om energieffektive køretøjer og alternative brændstoffer som el, brint eller gas.

Fordelene for

- › Kommunen er bl.a. et mindre energiforbrug og CO₂ emission fra vare- og godstransporten internt i kommunen og en konkret anledning til dialog med de mindre virksomheder om transportvaner og grøn transport.
- › Virksomheder med personale, der kører i bil i arbejdstiden (virksomhedsbiler), kan opnå en betydelig besparelse. Beregninger i Ballerup hjemmepleje viser, at KørGrønt kurser kan betale sig hvis personalet kører mere end 3.000 km i kommunale biler om året. Besparelsen dækker både kursusafgift (1.000 kr) og arbejdstid til kurset.

Erfaring med KørGrønt:

Trafikstyrelsen certificerer KørGrønt instruktører, der underviser private og virksomheder i at køre grønnere. KørGrønt instruktører er kørerlærere, der har gennemgået et tredags kursusforløb hos en chefinstruktør uddannet af Trafikstyrelsen. KørGrønt kurser kan gennemføres via erhvervsuddannelsescentre.

Trafikstyrelsen vurderer, at effekten af KørGrønt kurser er

- › Optil 20% mindre brændstofforbrug
- › En række kommuner har gennemført KørGrønt kurser for eget personale og kan påvise brændstofbesparelser på mellem 10-15%

- › Kursisterne bør tage på "genopfrisknings-kurser" med jævne mellemrum. Årligt for personer der kører meget.

KørGrønt i Høje-Taastrup Kommune

Kommunen kan

- › Gå i dialog med virksomheder i kommunen, der har et stort kørselsomfang i biler i forbindelse med virksomhedens virke og synliggøre de økonomiske og miljømæssige fordele, der kan opnås gennem KørGrønt kurser.
- › Geare omstilling til el- og hybrid biler samt evt. brug af delebiler f.eks. i mobilitetsnetværkene.
- › Gå i dialog med kommunens køreskoler om at introducere KørGrønt i forbindelse med med køreundervisning.

Økonomi

Dialog med virksomheder evt. som rejsehold: 3 mandemnd/år + 50.000 kr. til materialer

2.23 Infrastruktur til el-ladestanderer til private elbiler

Indsatsområde: Bilture for kommunens egne borgere

Mulig CO₂ effekt i kommunen: 885 tons CO₂

Mulig effekt på energiforbruget i kommunen: Effekten er ikke vurderet

Kommunen har flere muligheder for at understøtte, at flere borgere køber en elbil, når de skifter bil. Kommunen driver i dag hjemmesiden elbiler.nu med information om elbiler til private og virksomheder. Opladning af el-biler er sjældent et teknisk problem for borgere der bor i villa, men for borgere der bor i etageejendomme kræver det, at kommunen etablerer el-ladestanderer på offentlig vej.

Elbiler er et miljøvenligt alternativ til biler med forbrændingsmotor. Elproduktionen i Danmark kommer i øjeblikket for 40 procent vedkommende fra vedvarende energikilder, der er CO₂-fri. I 2050 forventes elproduktionen at blive helt fossilfri, så en stigende brug af elbiler til transport vil spare CO₂. Herudover er der mindre udledninger af støj og partikler ved elbiler, end ved biler med forbrændingsmotor.

Fordelene for

- › Kommunen er – ud over en klar miljøfordel – at være førende inden for elbilområdet.
- › Borgerne er muligheden for at bruge elbil
- › Virksomhederne er muligheden for at kunne bruge elbiler i CSR-sammenhæng

Erfaring med elbiler til private

Der findes ikke mange erfaringer med udrulning af elbiler, fordi elbiler i større skala er et relativt nyt fænomen. COWI har indsamlet nogle erfaringer fra forskellige kommuner i forbindelse med arbejdet for elbilsrejseholdet. Kommuner kan være meget forskellige i forhold til økonomien i deres bilpark, så man skal være forsigtig med at generalisere på baggrund af de indsamlede erfaringer:

- › Beregninger gennemført af COWI for Høje-Taastrup Kommune i forbindelse med Region Hovedstadens elbilsrejsehold viser totaløkonomisk set, at der ved udskiftning af 20 udpegede biler med blå farve, inkl. et gennemsnitligt tilskud på 20.000 kr. per bil fra Energistyrelsen, kan opnås en årlig besparelse på ca. 55.000 kr. Isoleret set er flere af disse 20 biler, på trods af tilskuddet, lige akkurat lidt dyrene end en tilsvarende.

El-biler til private i Høje-Taastrup Kommune

Kommunen kan

- › Fortsætte med at indsamle og formidle information om elbiler til private
- › Etablere el-lade faciliteter i områder med etageejendomme
- › Etablere kvik-ladestandere i kommunen
- › Sikre at nye lokalplaner for både erhverv- og boligudbygning stiller krav om el-ladefaciliteter

Roller og ansvar

Kommunerne har lokalplanansvar, og kommunerne ejer en række af de arealer, hvor der skal opstilles ladestandere, så Høje-Taastrup Kommune har en central rolle og et centralt ansvar i forbindelse med udrulning af ladestandere.

Økonomi

En ladestander koster i sig selv cirka 10.000 kr. inkl. opsætning, men det er ledningsarbejdet i forbindelse hermed, som kan være meget omkostningstungt.

2.24 Udviklingsprojekter

Målgruppe: Al transport

Mulig CO₂ effekt i kommunen: Ikke vurderet som selvstændig indsatsområde

Mulig effekt på energiforbruget i kommunen: Effekten er ikke vurderet

Høje-Taastrup Kommune har gode erfaringer med private-kommunalt samarbejde om grønne løsninger. Vil kommunen fortsat deltage i udviklingen af nye grønne transportløsninger og innovation, kræver det interne ressourcer til at udvikle, drive og forankre resultaterne.

Høje-Taastrup Kommune har en stærk tradition for at indgå i nationale og internationale innovationsprojekter på klima og energiområdet. Klimaeffekterne af selve samarbejdet er i første omgang begrænset, men potentialet for langsigtede løsninger er stort. Aktiv deltagelse i udviklings-, innovations- og demonstrationsprojekter kan bidrage til vækstmuligheder i kommunen, gennem at støtte udvikling af forsknings- og uddannelsesmiljøer og tiltrække firmaer, der satser på nye grønne (køretøjs)teknologier. Med Teknologisk Institut placeret i kommunen og den tætte nærhed til Roskilde Universitet, har kommunen gode muligheder for at udvikle og deltage i triple-helix projekter (offentlig, privat og videninstitutioner).

Fordelene for

- › Kommunen er at kunne være toneangivende i udviklingen af grønne og klimarigtige løsninger. Det kan tiltrække nye virksomheder der har fokus på udvikling og innovation.
- › Virksomhederne er det lokale innovations miljø – og det tætte samarbejde med kommunen.

Erfaring med grønne transport-udviklingsprojekter i kommunen (udvalgte)

Høje-Taastrup Kommune er vært for hjemmesiden Elbiler.nu, der formidler viden om elbiler til private. Hjemmesiden er blevet til med tilskud fra EUs Interreg pulje som en del af projektet "E-Mobility NSR".

- › Høje-Taastrup Kommune er drivende partner og er vært for hjemmesiden Elbiler.nu, der formidler viden om elbiler til private. Hjemmesiden er blevet til med tilskud fra EUs Interreg pulje som en del af projektet "E-Mobility NSR".
- › Energi på tværs, hvor Region Hovedstaden og de 29 kommuner udvikler en samlet vision for et fleksibelt og energieffektivt energi- og transportsystem i hovedstaden baseret på 100 % vedvarende energi

Ressourcer til udviklingsprojekter i Høje-Taastrup Kommune

Kommunen kan

- › Afsætte interne ressourcer til at udvikle og deltage i udviklingsprojekter med fokus på grøn innovation.
- › Deltage i udviklingen af tvær-kommunale projekter der har fokus på udvikling og test af innovative grønne løsninger, som f.eks. i regi af Gate 21
- › Etablere en pulje til at udvikle og teste lokale demonstrationsprojekter med videninstitutioner, private virksomheder og forskningsinstitutioner.

Roller og ansvar

Kommunens rolle er som drivhus og test-bed for innovative grønne løsninger. Projekterne udvikles og gennemføres i samarbejde med private og offentlige aktører.

Økonomi

Ikke vurderet.