

Kollektiv transport:

Nærhedsprincippet vejer tungt

Der er mange håndtag at justere på, når øvelsen er at få flere til at benytte den kollektive trafik. Vælger man toget som transportmiddel, så vælger man et klima- og miljørigtigt transportmiddel. Men det argument er ikke nok – der skal mere til, for eksempel nærhedsprincippet

Af Jesper Winther Andersen

Tag toget og spar op til 80 % CO₂. Så kontant er klimaudmeldingen fra DSB, der har

DSB, over for MILJØ MAGASINET

Ved at tage toget bidrager man positivt til at nedsætte CO₂-udslippet. Toget er det rigtige valg af transportmiddel på både korte og lange rejser. Hver gang en bilist vælger toget, sparer vi klimaet for CO₂, tilføjer Jesper Mølgård. Men den argumentation er endnu ikke afgørende for folks transportvalg. Der skal mere til at konvertere trafikmønsteret:

-Det er klart, at højere brændstofpriser, som vi har oplevet tidligere på året, sætter gang i en positiv udvikling for valget af kollektiv transport. Det er også anerkendt, at bedre service, bedre regularitet og til-lægsydelse til de rejsende

grund og effekter” for Skov & Landskab foretaget en meget interessant sammenligning mellem transportmønsteret hos de ansatte hos henholdsvis Cowi og Grontmij | Carl Bro. Begge virksomheder er rådgivende ingeniørfirmaer, der har deres domiciler 10-11 kilometer fra Centrum og begge ligger nær ved motorvej.

-Det interessante er effekten af, at COWI har en stationsnær beliggenhed (200-300 meter), mens Grontmij | Carl Bro ligger 2,4 kilometer fra en station. Medarbejderne hos Grontmij | Carl Bro tilbage-lægger dagligt 10.000 kilometer mere i bil end medarbejderne hos Cowi, idet de ansatte hos Cowi dagligt i gennemsnit kører 22 kilometer, mens de ansatte hos Grontmij | Carl Bro kører 33 kilometer. Andelen af ansatte, som bruger kollektiv trafik, er hos Cowi 25 procent, mens den hos Grontmij | Carl Bro er 12 procent – altså under det halve, forklarer Jesper Mølgård, der bruger forskningsrapporten til at underbygge sin påstand om, at nærhedsprincippet er vigtigt:

-Det er en god sammenligning, for man kan forudsætte, at de to medarbejdergrupper er nogenlunde ens. Til og med kan man vel sige, at medarbejderne i rådgivende ingeniørfirmaer turde være mere motiverede for brug af kollektiv trafik med deres for manges vedkommende akademiske tilgang til miljø- og klima-problematik. Jeg mener derfor, vi kan tage rapporten som udtryk for, at hvis kollektiv virkelig skal rykke, så er nærhedsprincippet afgørende. Og det bringer nogle nye spillere på banen, når man diskuterer transport og klima. Det er således oplagt, at kommunerne spiller en central rolle. De skal, når de planlægger, groft sagt lægge transporttunge virksomheder tæt ved en station. Ofte er realiteten imidlertid, at det er beboelse, som ligger tæt ved stationen.

Et andet eksempel, som også stammer fra Peter Hartoft-Nielsens analyser, er fra Ørestad, hvor de 400 ansatte i Ferring International har optimal adgang til både motorvej og kollektiv transport. Ud af de 400 medarbejdere er de 100 bosiddende i Sverige, og de tager alle toget til og fra arbejde. Af de resterende vælger 57 procent kollektiv transport.

-Vi ser her, at nærhedsprincippet spiller en afgørende rolle. De ansatte kan frit vælge mellem egen bil, Metro eller regionaltoget. Man må formode, at de ansatte har en relativt høj indkomst, så de kunne som udgangspunkt godt være bilejere – og endda betjene sig af en motorvej lige uden for

vinduerne. Alligevel er det kun en tredjedel, som kører i bil, fordi adgangen til den kollektive transport er nem. Eksemplet udmønter vi hos DSB i et tilbud til kommunerne, idet vi tilbyder en dialog, når kommunerne skal byplanlægge, siger Jesper Mølgård.

Dialog med virksomheder

En ny undersøgelse, som Aarhus Handelshøjskole har gennemført i samarbejde med Gallup, viser, at 400 tilfældigt udvalgte bilister fortsat brugte privatbilen på ni ud af ti ture på trods af, at de i en forsøgs måned havde haft rådighed over et gratis periodekort til alle takstzoner. Til gengæld trak nogle miljøbevidste bilisters brug af kollektiv trafik gennemsnittet op. Et halvt år efter forsøget brugte gruppen som helhed bus, tog og metro på syv pct. af alle ture mod fem pct., inden forsøget gik i gang.

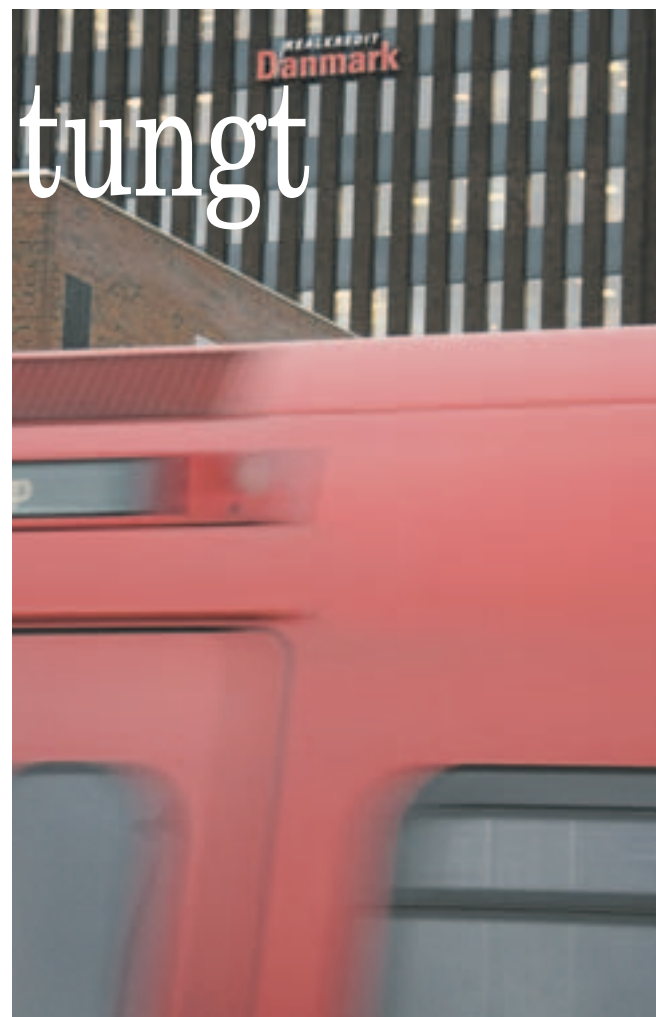
-Det viser, at man godt kan bryde bilvanen hos folk, der i forvejen har lyst til at bruge den kollektive trafik, men af forskellige årsager ikke får det gjort. Derfor kan et gratis introduktionstilbud give en mærkbar effekt, hvis det sker målrettet og ikke blot gives til tilfældigt udvalgte bilister, siger professor John Thøgersen fra Handelshøjskolen på Aarhus Universitet i forbindelse med offentliggørelsen af undersøgelsen.

Det budskab har man taget til sig hos DSB, og til næste efterår planlægger DSB S-tog at give medarbejdere på op til 1.000 storkøbenhavnske virksomheder et gratis introduktionstilbud, hvis virksomhederne selv er indstillet på at gå med i en storstilet kampagneindsats.

-Det er som sagt svært at flytte bilister, men vi vil bruge de værktøjer, vi råde rover. Derfor planlægger vi en målrettet kampagne, der giver pendlerne et produkt, de vil opfatte som en effektivitetsgevinst. Vi vil med firmaerne som partner tilbyde en gratis prøveperiode samt sørge for shuttlebusser og cykler mellem stationerne og arbejdspladserne. Altså igen have fokus på nærhedsprincippet. Vi vil i dialog med cirka 1.000 virksomheder, og målsætningen er, at omkring 200 virksomheder er interesserede og vil indgå en aftale med os, siger Jesper Mølgård.

På skinner

-DSBs udfordring på miljøområdet er at udbyde transport, der både er konkurrencedygtig og miljøvenlig. Det skal være mere attraktivt at tage toget, og vi skal forbedre os miljømæssigt. DSBs plan "Gode tog til alle" vil forbedre togud-



Nærheden til arbejdspladsen fra stationen er afgørende for at gøre den kollektive transport attraktiv

budet over hele landet. Forholdene omkring stationerne skal forbedres og nye komfortable tog introduceres. Det betyder, at DSB kan tilbyde en bedre betjening samt flere afgang på en række strækninger. "Gode tog til alle" giver samtidig mulighed for en bedre tilpasning af kapaciteten på strækninger med færre passagerer. Kapacitetsudnyttelsen er en afgørende faktor for jernbanens miljøfordel. Jo flere passagerer pr. tog, jo bedre udnyttelse af energiressourcerne, og jo mindre miljøbelastning pr. passager, forklarer Jesper Mølgård.

De flere togafgange vil i første omgang betyde øget energiforbrug, men skift til moderne og mindre forurenende tog vil betyde, at luftforureningen vil falde. DSB forventer på længere sigt, at den forbedrede service vil betyde, at flere vil tage toget frem for bilen. Hvilket vil medføre et fald i persontrafikens samlede energiforbrug og forurening.

- DSB arbejder for bæredygtig kollektiv transport. Det betyder, at vi vil arbejde med bæredygtig transport i aktiv og handlingsorienteret dialog med såvel kunder, samarbejd-

spartnere som leverandører for at forebygge og forbedre miljøpåvirkningerne i hele transportkæden.

Bæredygtig transport betyder for DSB, at vi indenfor økonomisk forsvarlige rammer arbejder for, at vores markedsandele og belægningsprocenter øges i tog, hvor der er ledig kapacitet, at vores produktudbud tilpasses transportefterspørgslen, og at materiel og køreplaner tilpasses kundernes behov, at vi udvikler, efterspørger og anvender miljøvenlige produkter, materialer og ydelser, at vores samlede drift foregår miljøstyret og med mindst mulig forurening og ressourceforbrug og at samfundets samlede transportbehov reduceres ved at arbejdspladser, fritidsaktiviteter og boliger gøres let tilgængelige med jernbanen. Dette kan f.eks. ske gennem et styrket samarbejde med andre transportformer og gennem samarbejde med virksomheder og myndigheder om lokalisering og tilpasning af transporten, forklarer Jesper Mølgård, der dog tilføjer, at alle de gode hensigter selvfølgelig kun kan føres ud i livet, hvis der er skinner nok.



Transportsektoren står for en væsentlig del af energiforbruget - i Danmark over 25 procent.

Det voksende transportbehov betyder, at transportsektoren på både nationalt og internationalt politisk plan er udpeget som et problemområde i forbindelse med reduktion af energiforbruget og luftforureningen.

- Som tommelfingerregel er toget fem gange bedre end bilen, når det gælder om at undgå CO₂-udslip, siger Jesper Mølgård, der her ses på DSBs stand på den netop overståede konference Nordic Climate Solutions, hvor DSB var sponsor

foretaget en lang række beregninger for at understøtte det gode budskab:

- De 80 % sparer man for eksempel på den daglige pendlertur fra Odense eller Slagelse til København, hvis man tager toget i stedet for bilen. Vi bruger til den type beregninger Transportministeriets TE-MA 2000-model, og vi anvender gennemsnitlige passagerantal i både tog og bil, så det er ikke løse påstande, vi bringer til torvs, pointerer strategi- og miljøchef Jesper Mølgård,

kan gøre en forskel. Det er heller ikke ukendt, at hindringer for den individuelle trafik som for eksempel højere bilafgifter eller road pricing kan flytte noget, men det ændrer ikke ved, at nærhedsprincippet vejer særdeles tungt, fastslår Jesper Mølgård.

Lige ved og næsten

Byplanlægger, civilingeniør Peter Hartoft-Nielsen har i forskningsrapporten "Stationsnærhedspolitikken i hovedstadsområdet – bag-



IC4 er sat i drift, og efterhånden som flere togsæt bliver køreklare, vil de nye tog gøre jernbanen endnu mere attraktiv.