



Region
Hovedstaden

Transportplan 2025

På vej mod en fossilfri koncert

Strategisk indsats Grøn drift og udvikling

Grøn drift og udvikling – Transportplan 2025

Region Hovedstadens målsætning er at skabe en grøn og innovativ metropol. Af Region Hovedstadens regionale vækst- og udviklingsstrategi fremgår det, at hovedstadsregionens CO₂-udledning skal nedbringes, så regionens energi- og transportsystem er fossilfrit i 2050.

I Strategien "Fokus og Forenkling" indgår seks koncernfælles strategiske indsatsområder. Et af dem er Grøn drift og udvikling, der har CO₂ som kongeindikator og derfor understøtter målsætningen om en grøn og innovativ metropol.

Grøn drift og udvikling består af Energiplan 2025, Affaldsressourceplan 2025 samt Transportplan 2025, der tilsammen udgør en ambitiøs indsats for grøn drift og udvikling på hospitaler, virksomheder og koncerntre i Region Hovedstaden.

Region Hovedstaden vil, som landets metropolregion og en af landets største offentlige virksomheder, gå forrest i den grønne omstilling.

Ved at handle på klimaudfordringen nu kan skade for natur og mennesker samt store økonomiske udfordringer mindskes – CO₂ udledningen skal nedbringes.

Fossilfri transport skaber foruden klimagevinster en række samfundsmæssige gevinster, for eksempel forbedret sundhed, mindre trængsel og grøn vækst.

Grøn drift og udvikling er bygget op omkring de områder, hvor muligheden for at nedbringe regionens CO₂-udledning er størst. Med Transportplan 2025 sætter Region Hovedstaden overliggeren højt for et langsigtet mål om fossilfri transport.

Indsatserne i Transportplan 2025 skal medvirke til, at Region Hovedstaden realiserer denne målsætning. Den forudsætter en koncernfælles tilgang og lokal udmøntning.

Transportplan 2025 er blevet udviklet i dialog med koncernens aktører - hospitaler, virksomheder og centre.

Samfundsmæssige gevinster ved fossilfri transport

Med Transportplan 2025 ønsker Region Hovedstaden at nedbringe den CO₂-udledning, som følger af koncernens egne kørsler (driften).

Men Region Hovedstaden vil samtidig også fremme øvrige samfundsmæssige gevinster ved fossilfri transport. Derfor ønsker Region Hovedstaden ikke kun at reducere udledningen af CO₂ fra driften men også fra de private transporter til og fra vores matrikler.

Det handler om at optimere og helhedstænke opgaven, således at klimagevinsten går hånd i hånd med andre gevinster for samfundet. For eksempel renere luft, mindre støj og mere motion, som alle fører til færre sygedage og indlæggelser samt længere levetid.

I de kommende år vil trængslen på regionens veje stige. Ifølge Trængselskommissionen forventes flere end 100.000 nye borgere at bosætte sig i regionen frem mod 2025, og 18,4 millioner timer vil blive spildt på at sidde i kø på vejene – dobbelt så mange som i dag.

De cirka 40.000 ansatte i Region Hovedstaden bidrager til både problemet og løsningen. Hvis halvdelen af regionens ansatte i stedet for bilen gik, tog cyklen eller det offentlige på arbejde, så ville trængslen forsvinde mærkbart på vejene. Derimod ville deres CO₂-udslip kun blive reduceret med 17 tons årligt, hvad der svarer til 0,6 % af det samlede udslip fra vej og bane i hovedstadsregionen (Tetraplan 2014). Da det er svært at nedbringe CO₂ fra transporten, er det centralt at tænke i andre bundlinjer end CO₂ i forbindelse med transport.

Det er også væsentligt at skabe vækst og udvikling samtidig med at miljøbelastningen og ressourceforbruget som følge af transport nedbringes. Erhvervslivet skal gives gode rammebetingelser og ansøres til at udvikle grønne og intelligente transportløsninger.

Region Hovedstaden har en størrelse, som giver mulighed for at lade løsninger i stor skala komme på prøve. Vores arbejdspladser skal i stigende grad udgøre platforme for udvikling, afprøvning og kommercialisering af innovative tiltag i partnerskaber med andre aktører.

Region Hovedstadens transportaktiviteter udføres for en stor dels vedkommende af eksterne leverandører på baggrund af udbud og indkøb. Det er derfor muligt at drive udviklingen på transportområdet igennem udbudsforretningen. Der er opnået gode erfaringer med både krav og incitamenter, men der er også et uudnyttet potentiale.

Status på transportforbrug

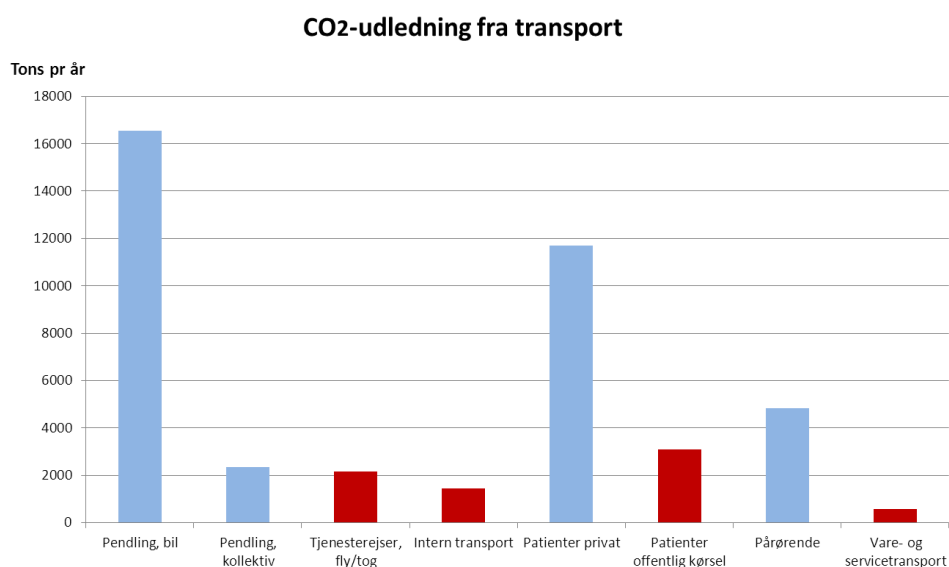
Grundlaget for Transportplan 2025 er en kortlægning af CO₂-udledning fra transport af personer, varer og tjenesteydelser til og fra Region Hovedstadens matrikler, herunder en overordnet gennemgang af, hvor man med størst gevinst kan nedbringe CO₂-udledningen.

Region Hovedstadens hospitaler, virksomheder og centre er anledningen til betydelige mængder transport af medarbejdere, patienter, pårørende og leverandører. Matriklerne er fordelt over et stort geografisk område og er i løbende udvikling. Når organisatoriske enheder fusioneres eller opgaver centraliseres, ændrer transportmønstret sig.

Figur 1 viser den samlede CO₂-udledning i 2013 (baselineåret) fra Region Hovedstaden. Dette år slap der samlet knap 43.000 ton CO₂ ud fra regionens transportaktiviteter. Både de private transporter (blå søjler) og transporter fra Region Hovedstadens drift (røde søjler) er medregnet.

De private transporter er defineret ved medarbejdernes pendling, patienternes selvorganiserede transport og de pårørendes transport.

De private transporter repræsenterer områder, som Region Hovedstaden ikke har direkte indflydelse på. De udgør imidlertid langt den største del af udledningen - nemlig 83 %. De røde søjler - driften - udgør dermed 17 %, svarende til 7.327 tons CO₂.

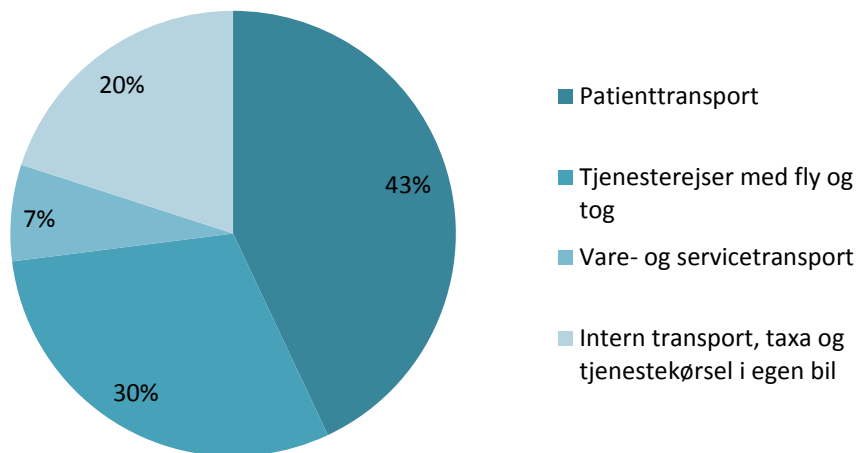


FIGUR 1 – DEN SAMLEDE CO₂-UDLEDNING FRA TRANSPORTEN I 2013. I ALT 43.000 TONS. FIGUREN VISER MED RØDT REGIONENS EGEN DRIFT (SVARENDE TIL FIGUR 2) OG MED BLÅT DE PRIVATE TRANSPORTER.

I figur 2 på næste side er den del af CO₂-udledningen i figur 1, som stammer fra driften, isoleret.

Den samlede udledning fra driften var på 7.327 tons i 2013. Figur 2 viser, at tjenesterejser stod for halvdelen af udledningen. Heraf kom 30 % fra tjenesteture med offentlige transportmidler (fly og tog) og 20 % fra tjenesteture med regionens egne biler, taxa eller medarbejdernes egne biler (intern transport). Patienttransport stod for 43 % og vare- og servicetransport for 7 %.

Områderne i figur 2 har Region Hovedstaden direkte indflydelse på. Langt størstedelen af CO₂-udledningen fra driften udføres imidlertid af eksterne leverandører af transportservices, hvilket i nogle tilfælde vanskeliggør regionens direkte påvirkningsmuligheder.



FIGUR 2 – DEN GENNEMSITLIGE CO2-UDLEDNING I 2013 FRA REGIONENS EGEN DRIFT

Med udgangspunkt i figur 1 og figur 2 er udpeget tre indsatsområder, hvor potentialet for CO2-reduktioner vurderes størst: Tjenesterejser, Pendlerrejser og Klimavenlige udbud.

Potentialet er vurderet ud fra en pragmatisk vurdering af, hvor regionen nemmest har mulighed for at påvirke indsatsen, hvad der pt. er økonomisk og teknologisk realistisk og sundhedsfagligt forsvarligt. Eksempelvis er det på den korte bane ikke muligt at skabe stationsnærhed til regionens matrikler eller at omstille ambulancerne til fossilfri transport.

Da langt størstedelen af regionens kørsler foretages af eksterne leverandører er det særligt relevant at have fokus på klimavenlige udbud.

Da medarbejdernes transport, både pendling og tjenesterejser medregnet, står for cirka halvdelen af CO2-udledningen, er dette også et oplagt indsatsområde. Det skal ses i lyset af, at reduktionspotentialet på de øvrige områder vurderes lille sammenlignet med reduktionspotentialet over for medarbejdernes transport.

Målsætninger i Transportplan 2025

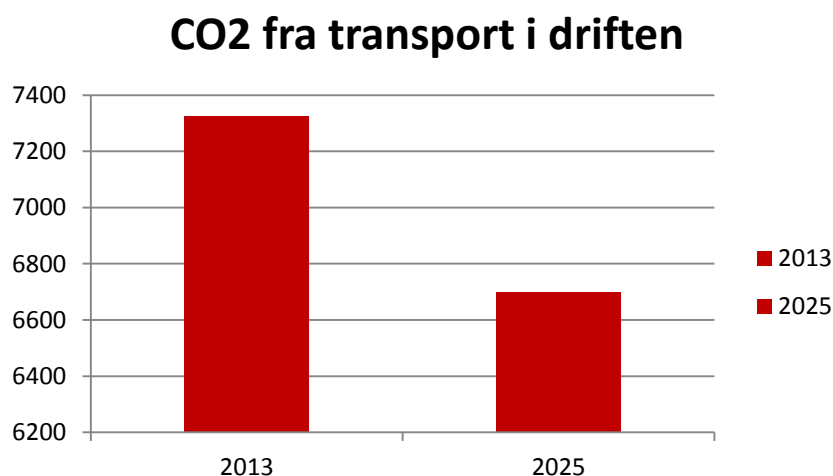
Den overordnede målsætning i Transportplan 2025 understøtter den Regionale Vækst- og Udviklingsstrategis mål om en fossilfri region i 2050. CO2 er desuden en af regionens fire kongeindikatorer. Indsatsen i Transportplan 2025 måles ved at sætte et CO2-reduktionsmål i 2025 for driften.

CO2-reduktion som mål

2025-mål for regionens egne transportere (driften)

I 2025 er Region Hovedstadens CO2-udledning reduceret med mindst 600 tons årligt - fra godt 7.300 tons i 2013 til 6700 tons. Det svarer til en CO2-reduktion på 9 %.

Målsætningen i transportplan 2025 omfatter den indsats, som Region Hovedstaden kan igangsætte som direkte ansvarlig myndighed (driften).



FIGUR 3 – ILLUSTRATION AF 2025-MÅLSÆTNINGEN VEDRØRENDE REGIONENS EGEN DRIFT

Region Hovedstadens egen CO2-udledning kan reduceres ved hjælp af initiativer, som virker ved enten at begrænse transporten, skabe bedre og mere effektiv udnyttelse af infrastrukturen og transportmidlerne eller ved brug af rene drivmidler og transportformer.

Den overordnede målsætning om 9 % reduktion af CO2 fra regionens egne transportere opnås ved at iværksætte en indsats over for tjenesterejser og klimavenlige udbud. Målsætningen dækker over en samlet reduktion fra de virkemidler i transportplanen, som det har været muligt at kvantificere. Dette uddybes i det følgende under gennemgangen af indsatsområderne 1 og 2.

Regionens viden og data om transport på en række områder er utilstrækkelig til at kunne beregne CO2-reduktioner samt sætte tal på driftsudgifter og -indtægter ved konkrete virkemidler. Besparelspotentialet er formentlig derfor større end 600 tons CO2 per år.

Målsætningen om 9 % understøttes af et pejlemærke for udledningen af CO2 fra de private transportere i 2025.

Pejlemærke for privat transport

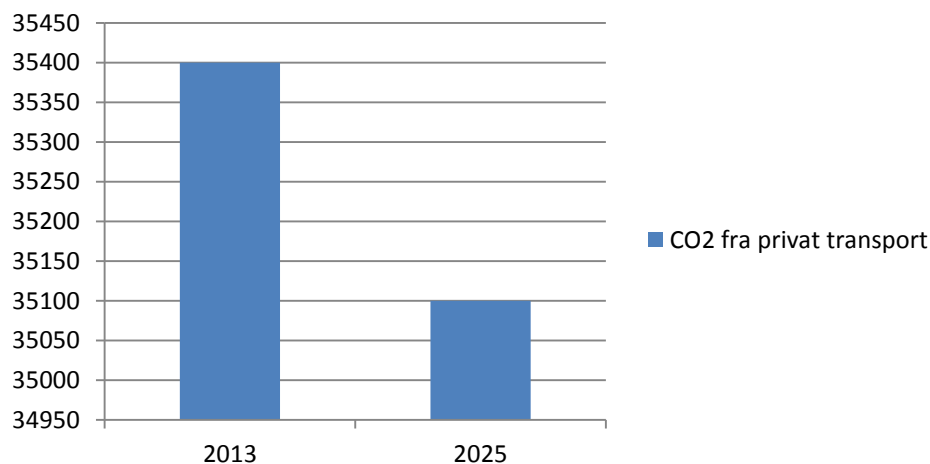
2025-pejlemærke

Udledningen af CO2 fra de private transporter er reduceret med minimum 300 tons per år i 2025. Det svarer til 1 % reduktion i forhold til udledningen i 2013.

De private transporter er Region Hovedstaden som myndighed indirekte ansvarlig for. Pejlemærket opnås ved at iværksætte en indsats over for pendlerrejser - dette gennemgås under indsatsområde 3 i det følgende.

Både for driften og den private transport er anvendt en "alt andet lige" betragtning. Det skal forstås på den måde, at en række interne og eksterne forhold, som frem til 2025 vil påvirke regionens CO2-udledning fra transport, ikke er medregnet.

CO2 fra privat transport



FIGUR 4 – ILLUSTRATION AF 2025-MÅLSÆTNINGEN VEDRØRENDE DE PRIVATE TRANSPORTER.

Indsatsområder i Transportplan 2025

Transportplan 2025 indeholder tre indsatser:

1. Tjenesterejser
2. Klimavenlige udbud
3. Pendlerrejser

Indsatsområdet *Tjenesterejser* bidrager til at indfri regionens mål for CO₂-udledning med en besparelse på godt 600 tons i 2025 sammenlignet med 2013.

Indsatsområdet *Pendlerrejser* bidrager til at indfri regionens pejlemærke for CO₂-udledning med godt 300 tons i 2025.

Det er ikke muligt på det nuværende grundlag at lave effektberegninger for indsatsområdet *Klimavenlige udbud*.

Samlet set giver virkemidlerne, som i det følgende gennemgås, en CO₂-reduktion på 2 % i 2025 sammenlignet med baseline-året 2013. Inden for driften (indsatsområde 1 og 2) svarer det til en CO₂-reduktion på 9 % i 2025 og inden for de private transportere (indsatsområde 3) svarer det til en CO₂-reduktion på 1 % i 2025.

Indsats 1 - Tjenesterejser

Tjenesterejser forstås her som transport foretaget af medarbejdere i tjenestelig øjemed, for eksempel transport til og fra møder, tilsyn, besigtigelser og besøg. Transporten foretages ved brug af arbejdspladsens egne biler/cykler, medarbejdernes egne biler/cykler eller taxa, fly, færge, tog, metro og bus.

Datagrundlaget rækker pt. ikke til, at man mere præcist kan anvise og beregne effekter af virkemidler. Derfor er der brug for at tilvejebringe en større viden og bedre og ensartede metoder til dataregistrering og -indsamling.

CO₂ reduktionen i 2025 som følge af tiltag rettet mod tjenesterejser i forhold til baselineåret 2013 er vurderet til godt 600 tons.

Indsatsen kan f.eks. omfatte:

- Forbedret overblik tjenesterejser
- Forbedret registrering af tjenesterejser
- Adfærdsregulerende tiltag, eksempelvis rejse- og parkeringspolitikker, virtuelle møder og klimakompensation (afgifter).
- Vognparkens teknologiske sammensætning
- Puljecykler
- Puljebiler
- Selvkørende biler (udviklingsprojekt)

Som følge af at det ikke er muligt at beregne effekten af alle de nævnte tiltag, vil CO₂-udledningen potentielt kunne blive reduceret med mere end 600 tons per år. Men det vil også blive tilsvarende dyrere at gennemføre.

En oversigt over hvilke initiativer, som er henholdsvis kvantificerbare og ikke-kvantificerbare kan ses i afsnittet 'Økonomi og investeringer', som man finder sidst i planen.

De konkrete projekter, som gennemføres, vil blive iværksat i samspil med de relevante hospitaler, virksomheder og centre.

Indsats 2 - Klimavenlige udbud

Transportplanen indeholder en målsætning for koncernens egne transportere (driften) og et pejlemærke for private transportere, hvor den førstnævnte kategori umiddelbart er nemmest at påvirke, fordi Region Hovedstaden er direkte ansvarlig.

Da imidlertid størstedelen af driften udføres af eksterne på baggrund af udbud, så har Region Hovedstaden som indkøber en helt unik forudsætning for at skubbe til markedet for transportydere og derigennem rykke den grønne omstilling og grøn innovation inden for transportsektoren. Region Hovedstaden kan regulere leverandørerne af transportopgaverne igennem krav eller incitamenter og kontrakter. Potentialet er stort.

Indsatsen vil omfatte

- Miljø- og klimakrav- og/eller incitamenter i transportudbud, fx udbud af patientbefordring, taxakørsel og varekørsel.
- Efterspørgsel af nye innovative løsninger hos markedet.

De konkrete udbud vil blive udarbejdet og gennemført i et samarbejde imellem Center for Økonomi og relevante hospitaler, virksomheder og centre. Det vil variere fra udbud til udbud, hvem der skal inddrages, og hvad der skal gennemgås.

Alle udbud skal i videst mulig omfang udformes med krav og/eller incitamenter til klimavenlig transport. Der er allerede gjort gode erfaringer inden for patientbefordringen, som der kan bygges videre på, men det er også vigtigt at opnå erfaringer med klimavenlige udbud af varetransport og øvrige persontransport.

Det er i særdeleshed svært at vurdere markedets prismæssige svar på de minimumskrav og tildelingskriterier, som Region Hovedstaden måtte opstille i et udbud.

Indsats 3 - Pendlerrejser

Pendlerrejser er medarbejdertransport imellem hjem og arbejde, og foregår typisk i egen bil, med offentlige transportmidler eller cykel - eventuelt i en kombination med hinanden.

Pendlerrejserne udgør den største CO₂-kilde samlet set. Det må antages, at det er muligt at opnå gevinster over en bred front, hvis der igangsættes en indsats over for pendlere. Indsatsen vil uvægerligt medføre en reduktion af CO₂ fra privat patienttransport og de pårørendes transport samt tjenesterejser. Effekterne i forhold til privat patienttransport, pårørendes transport og tjenesterejser er dog ikke med i beregningerne for pendlerrejser.

CO₂ reduktionen i 2025 som følge af tiltag rettet mod pendlerrejser i forhold til baselineåret 2013 er beregnet til godt 300 tons.

Indsatsen kan f.eks. omfatte:

- Tilpasning af bilparkeringsudbud - attraktive pladser for fossilfri biler, pulje- og delebiler og samkørselsbiler
- Koncernfælles parkeringspolitik
- Udstedelse af parkeringstilladelser efter en selektiv strategi, hvor eksempelvis afstand til arbejde og kollektiv trafikudbud, indgår som kriterier
- Gode skifteforhold på vigtige stoppesteder og stationer
- Fortsat udbygning af supercykelstier for at fremme cykling på de mellemlange distancer
- Sikring af cykelveje omkring hospitalerne
- Tilbud om elcykler til medarbejderne - som i "Test en elcykel"-projektet
- Tilbud om leje af elbiler til medarbejderne - fortsættelse af Lej-en-elbil projektet
- Fremme af kombinationsrejser, for eksempel igennem pendlercykler, aflåst cykelparkering på station og på arbejdsplads eller gode omklædningsforhold
- Prioritering af tilgængelighed til kollektiv trafik i fremtidige lokaliseringer

Det har langt fra været muligt at vurdere effekten af alle de nævnte tiltag målrettet medarbejderpendlingen, så derfor har CO₂-udledningen på samme måde som tjenesterejser et potentiale for at blive reduceret med meget mere end 300 tons per år. Det må dog forventes at blive tilsvarende dyrere.

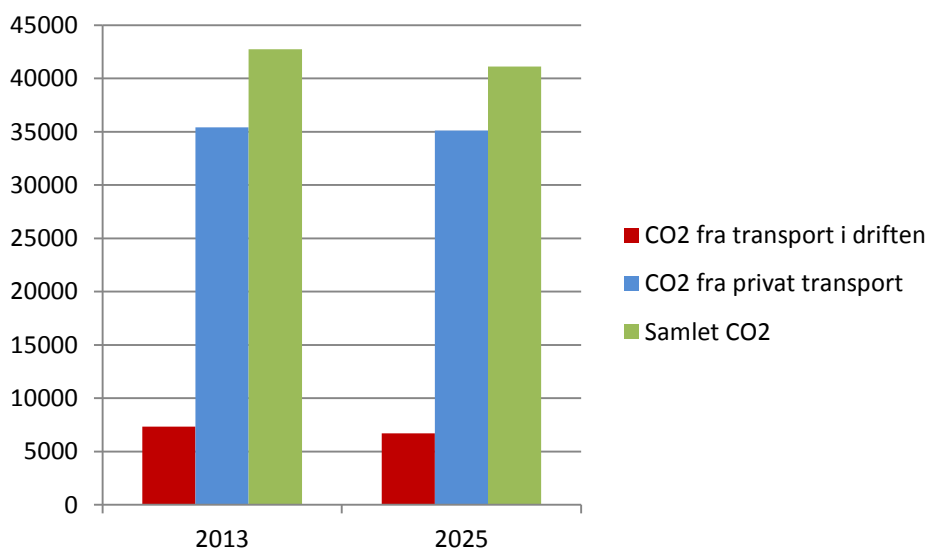
En oversigt over hvilke initiativer, som er henholdsvis kvantificerbare og ikke-kvantificerbare kan ses i afsnittet 'Økonomi og investeringer'.

De konkrete projekter, som gennemføres, vil blive udarbejdet i samspil med de enkelte hospitaler, virksomheder og centre.

Samlet effekt på CO₂-udledning

I 2013 var regionens CO₂-udledning cirka 43.000 tons. Som en konsekvens af transportplanen reduceres udledningen årligt med cirka 900 tons i 2025 i forhold til baselineåret 2013. Heraf kommer cirka 600 tons af reduktionen fra driften og cirka 300 tons af reduktionen fra de private transportere.

Figur 5 illustrerer at det samlet set ikke er nogen nem opgave at reducere CO₂-udledningen. Reduktionen på 9 % fra regionens egen drift fylder kun ganske lidt i det store billede, hvor også private transportere er medregnet.



FIGUR 5 – ÆNDRINGERNE I CO₂-UDLEDNING SOM FØLGE AF TRANSPORTPLANENS INDSATSER.

Transportplan 2025s samlede effekt på CO₂-udledningen forudsætter, at indsatserne i denne plan gennemføres i fuldt omfang. Der er anvendt en "alt andet lige" betragtning.

Transportplanen tager ikke højde for en række eksterne faktorer. For eksempel er effekten af at både personbiler og lette varevogne gradvist bliver mere energieffektive frem mod 2025, som følge af EU-krav, ikke medregnet. Det er gradvis indfasning af grønne drivmidler som el, gas og biobrændstof heller ikke.

Energisystemets gradvise omstilling til vedvarende energi vil trække transportsektoren i en mere klimavenlig retning også efter 2025, såfremt en større del af køretøjerne til den tid er baseret på el eller andre grønne drivmidler. Ligeledes vil effektivisering af køretøjernes motorer, mv. trække i den rigtige retning.

En række interne faktorer er desuden ikke medregnet i transportplanen. Nybyggerier samt centralisering/specialisering af regionens velfærdsydelser har betydning, fordi transportafstandene for patienterne, pårørende, medarbejdere og leverandører af varer og services ændres. Der er ikke i transportplanen taget højde for betydningen samlet set af centralisering/specialisering, eftersom dette udgør et komplekst og usikkert regnestykke.

Økonomi og investeringer

Transportplan 2025 indeholder beregninger ved investeringer i en række initiativer rettet mod medarbejdertransport for godt 20 mio. kr. i perioden fra 2016 til 2025. Med disse investeringer kan man samlet set forvente en CO2-besparelse på 2 %.

TABEL 1 – OVERSIGT OVER INVESTERINGER OG EFFEKTER. SPØRGSMAÅLSTEGN BETYDER, AT DER IKKE ER UDARBEJDET EN BEREGNING PÅ CO2 OG/ELLER PRIS. NETTOPRIS BETYDER, AT EVT. DRIFTSBESPARELSER ER MODREGNET INVESTERINGEN.

Indsatsområde	Virkemidler	CO2-effekt (tons/år)	Netto-pris (kroner)
Tjenesterejser			
	Forbedret overblik over tjenesterejser (forprojekt)	0	200.000
	Forbedret registrering af tjenesterejser (forprojekt)	0	200.000
	Adfærdsregulerende tiltag	537	1.175.000
	Vognparkens teknologiske sammensætning	?	?
	6 puljecycle i koncerncentrene	1	14.400
	90 puljebiler i koncerncentrene	90	6.800.000
	Selvkørende biler (udviklingsprojekt)	?	?
	Total	628	8.389.400
Klimavenlige udbud			
	Miljø- og klimakrav i transportudbud	?	?
	Incitamentter til miljørigtig kørsel og planlægning	?	?
	Efterspørgsel af nye innovative løsninger	?	?
	Total	?	?
Pendlerrejser			
	Tilpasning af bilparkeringsudbud	?	?
	Koncernfælles parkeringspolitik	?	?
	Parkeringstilladelser efter selektiv strategi,	?	?
	Gode skifteforhold på vigtige stoppesteder og stationer	75	8.862.500
	Udbygning af supercykelstier	75	1.050.000
	Sikring af cykelveje omkring hospitalerne		
	Test en elcykel - tilbud til medarbejderne	136	1.800.000
	Lej-en-elbil - tilbud til medarbejderne	35	102.125
	Fremme af kombinationsrejser.	?	?
	Tilgængelighed i fremtidige lokaliseringer	?	?
	Total	321	11.814.625
I alt		949	20.204.025

Opdelt på egne transporter (drift) og private transporter svarer de 2 % til en besparelse på 9 % på driften og 1 % på de private transporter. Investeringerne i driften vil koste cirka 8 mio. kr. og investeringer i de private transporter vil koste cirka 12 mio. kr. Generelt kan det konkluderes, at Region Hovedstaden får allermest for pengene - på egen bundlinje - ved at investere i klimatiltag inden for sin egen virksomhed.

Investeringerne i driften på cirka 8 mio. kr. dækker over etableringsudgifter, afskrivninger samt besparelser. Grunden til at det bliver så billigt at gennemføre sammenlignet med de private transporter er, at der kan spares penge på at reducere mængden af udbetalte kørselsgodtgørelser samt tid brugt på transport (løn).

Det har ikke været muligt at medtage puljebiler- og cykler for den samlede koncern i regnestykket for driften. Derimod er medtaget puljebiler og -cykler for koncerncentre.

Der er i det store og hele heller ikke regnet investeringer i infrastruktur og parkeringsforhold på matriklerne ind i drifts-regnestykket. Der er i stedet indregnet adfærdsregulerende tiltag over for tjenesterejser, herunder rejse- og parkeringspolitikker, virtuelle møder og afgifter på kørsel i egen bil og flytransport.

Investeringerne inden for de private transporter på cirka 12 mio. kr. dækker hovedsageligt over terminalforbedringer ved busstoppesteder og cykelinfrastruktur. I den bløde ende af tiltagene er elcykel- og elbiludlån medregnet som en relativt beskedent investering.

Affødte effekter i form af renere luft, mindre støj og mere motion, som alle fører til færre sygedage og indlæggelser samt længere levetid er ikke medregnet men bør huskes som en væsentlig samfundsmæssig gevinst, som ikke kan måles på egen bundlinje.

Initiativerne skal gennemføres i tværgående projekter med hospitaler, virksomheder og koncerncentre. Flere initiativer kan kun gennemføres i samarbejde med eksterne samarbejdspartnere. For eksempel kan infrastrukturinvesteringer udenfor regionens matrikler kun gennemføres i samarbejde med kommuner og staten. Og udvikling og afprøvning af klimavenlige køretøjer kan kun gennemføres i samarbejde med erhvervslivet. Viden- og forskningsinstitutioner vil også være relevante samarbejdspartnere.

Realisering og opfølgning

Der udarbejdes en årlig status for Grøn drift og udvikling.

Datagrundlaget på transportområdet giver ikke på samme måde som på henholdsvis energi- og affaldsområdet mulighed for at nedbryde kongeindikatoren i lokale mål på hospitaler, virksomheder og centre. Fremadrettet skal Region Hovedstaden derfor arbejde med, hvordan det kan blive muligt at nedbryde transportens CO₂-udledning på lokalt niveau.

Det er en kompleks opgave da transport ikke har en stærk lokal forankring. Transport foregår ind og ud af de lokale matrikler og ude i det omgivende samfund på vejene, skinnerne, til vands eller i luften. En anden omstændighed er, at transportopgaverne ofte ikke varetages lokalt men af eksterne leverandører eller tværgående virksomheder. En central opgave bliver at forankre et lokalt ejerskab til transportområdet, særligt i forhold til nogle typer af transport. Kun derved vil der kunne skabes en effekt. Det gælder for eksempel tjenesterejser i egen bil, taxa eller fly.

På grund af utilstrækkelig data for transportområdet kan der i det videre forløb arbejdes med at forbedre vidensgrundlaget. Både kvaliteten af data samt metoden til at registrere og indsamle data skal optimeres, hvis effekterne skal kunne vurderes ordentligt.



FIGUR 6 – TENTATIVT FORSLAG TIL TIDSPAN FOR IGANGSÆTTELSE AF TILTAG.

I figur 6 er et tentativt forslag til en plan for udmøntning. Planen er afhængig af, at der bevilges midler til udmøntningen fra 2017. Indspil til budgetprocessen og dialog med de interne stakeholders er to vigtige opgaver i forberedelsesåret 2016. Resten af perioden frem mod 2025 bliver opdelt i 3 faser, hver af tre års varighed, hvortil der udarbejdes detaljerede handlingsplaner.

Baggrundsnotater:

Transportplanen er udarbejdet med udgangspunkt i Klimaregnskab 2013 (Cowi 2015) samt en række arbejdsnotater, udarbejdet af konsulenthuset Tetraplan:

- Tetraplan (2015): Opgørelse af CO2 fra private transportere: Pendleres, patienters og besøgendes transport.
- Tetraplan (2015): GDU Transportplan: Opsamling fra interview
- Tetraplan (2015): Opsamling fra interview med Regionslageret og apoteket
- Tetraplan (2015): Indsatsområder og virkemidler
- Tetraplan (2014): CO2 udslip og trængsel. Bidrag fra ansatte i Region Hovedstadens pendlerrejser