

# Transport i kommunale klimaplaner

I DK2020-projektet har 20 pilotkommuner arbejdet med klimaplaner, der skal føre til, at kommunerne lever op til Parisaftalens målsætninger. Trafikken udgør en betydelig andel af kommunernes CO<sub>2</sub>-udledning, men kommunerne savner flere relevante virkemidler på området.



**AF SUSANNE  
KRAWACK**  
Concito  
sk@concito.dk

## Baggrund

20 kommuner startede i maj 2019 på at udarbejde klimaplaner, der er compatible med Parisaftalen om den globale klimaindsats. Herunder hører, at opgørelse af CO<sub>2</sub>-udledningen og målsætninger i planerne flugter med Parisaftalen. Realdania finansierede projektet, og Concito har rolle som vejleder i processen.

Baggrunden for projektet er rapporten Deadline 2020, som bynetværket C40 og konsulentfirmaet Arup udgav i 2016 efter Parisaftalen. Rapporten sætter en global standard for, hvordan byer og kommuner kan udvikle klimaplaner, der sigter mod Parisaftalens 1,5°-målsætning. Rapporten peger også på, at op til 40 % af de nødvendige drivhusgasreduktioner for at nå Parisaftalen kan komme fra verdens byer

Status for projektet her i begyndelsen af 2021 er, at flere af de 20 kommuner nu har fået vurderet klimaplanerne af Concito og C40, og at resten er godt på vej. Sideløbende er en ny fase skudt i gang, hvor yderligere 46 kommuner starter et tilsvarende forløb.

Denne artikel bygger på de klimaplaner, der er godkendt eller lige ved at være det, så ikke alle 20 klimaplaner indgår.

## Trafikken i klimakortlægningen

Kortlægningen af klimabelastningen i kommunerne omfatter hele kommunens geografiske område. For trafikken omfatter kortlægningen trafikken på hele vej- og banenettet. I nogle kommuners kortlægning indgår også borgernes flytrafik.

Kommunerne har ikke data på alle disse detaljer, og man anvender et landsgennemsnit for antallet af flyveture. Til gengæld har kommunerne ret godt overblik over, hvor mange kilometer biltrafikken kører i kommunen. En del kommuner benytter DTU's dataudtræk fra Transportvaneundersøgelsen.

Mange kommuner er i den situation, at en ret stor del af trafikens CO<sub>2</sub>-udledning stammer fra motorveje, der kører gennem kommunen. Da kortlægningen skal gennemføres efter de internationale regler, indgår motorvejene som en del af kommunens CO<sub>2</sub>-udledning.

## Trafikkens klimaomfang

I de kommuner, der udgør baggrunden for artiklen, udgør transport 35-50 % af den samlede CO<sub>2</sub>-udledning i 2017. Men der er store forskelle på kommunerne. Nogle kommuner har store udledninger fra landbruget og andre fra industrier, og de fleste har et væsentligt bidrag fra trafikken. »



Der er således nok at tage fat på, når udledningerne fra trafikken skal reduceres i tiden frem til 2030 og være væk inden 2050. Kommunerne har også fat i mange virkemidler for at få CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafikken ned. De typiske indsatser beskrives i denne artikel.

### Kommunens egen bilpark

Det er oplagt at starte med at omstille kommunens egne biler til elbiler. Nogle kommuner er allerede meget langt, men der er noget at komme efter i andre kommuner. Alle kommuner mener, at alle deres personbiler kan omstilles til el på kortere eller længere sigt. Det mest benyttede tiltag er, at alle leasingaftaler eller indkøb fremover skal være nulemissionsbiler - i praksis elbiler. Det er en fin indsats, og den bidrager med en pæn reduktion i forhold til en nuværende udledning fra kommunens biler. Men kommunens egne køretøjer udgør en meget begrænset andel af de biler, der kører i kommunen, og bidrager derfor kun med en lille

reduktion i kommunens samlede udledninger fra trafikken.

### Tunge køretøjer

Kommunerne bestiller bustrafik, indsamler affald og laver vejvedligehold med videre, hvor der anvendes tunge køretøjer. En meget brugt indsats i klimaplanerne er at kræve køretøjer på alternative drivmidler til disse opgaver. Særligt el-busser vil i de fleste kommuner blive efterspurgt, efterhånden som udbuddene skal fornyes. Dette er en vigtig indsats, men igen et initiativ der kun giver begrænset reduktion af den samlede udledning fra trafikken i kommunen.

Der er nogle af kommunerne, der i løbet af 2020'erne vil stille krav til non-road køretøjer, således at de anlægsarbejder, der udføres i kommunalt regi, skal anvende emissionsfrie køretøjer i forskelligt omfang. Dette kan være med til at skabe et marked for denne typer af opgaver, som også kan tilbydes private aktører i bygge-riet.

### Kommunale indkøb

Kommunen står for mange indkøb af varer og services. Flere kommuner vil som led i at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen stille krav til at varer, der indkøbes af kommunen, skal leveres med grønne biler. I flere kommuner kræver man, at en vis andel af varer leveres med elbiler i løbet af få år, og at denne andel stiger frem mod 2030. En sådan indkøbspolitik vil skabe et marked for leverandører, der anvender elbiler. Man kan også inspirere andre indkøbere til at gøre det samme, og så vil initiativet få betydning for en langt større del af vare- og lastbiltrafikken i kommunen.

### Mobilitetsplaner

En del kommuner vil gennem mobilitetsplanlægning påvirke borgernes adfærd i en mere bæredygtig retning. Det er initiativer som bedre terminaler for den kollektive trafik, bedre tilbringerforhold og generelt bedre vilkår for cykeltrafikken i kommunen. Der er nogle kommuner, der pe-



Udfordringen er, at den politik, der er sat på skinner med Elbilaftalen fra 2020, ikke tyder på, at der vil være en million elbiler i 2030.

ger på vigtigheden af, at børn og unge transporterer sig på cykel til skole for at få lagt nogle bæredygtige vaner i en tidlig alder. Der er også kommuner, der vil arbejde sammen med virksomheder om mobilitetsplaner, hvor virksomhederne går i dialog med de ansatte om deres transportadfærd. Det kan betyde, at hjemmearbejde både i kommunen selv og i kommunens arbejdspladser øges - også efter Corona - så transportbehovet begrænses.

Byplanlægning, der understøtter kollektiv trafik, cykel og gang er også langsigtede tiltag, der danner grundlaget for en by, der er mindre afhængig af bilen.

### **Samkørsel og deleordninger**

Flere kommuner har konkrete initiativer for at få borgerne til at køre sammen og dele køretøjer. Det er en oplagt måde at begrænse CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafikken, hvis den samme mobilitet kan leveres med færre biler og færre kilometer. Det vanskelige er nok at få borgerne til at anvende samkørsel, men mon ikke det kommer, når systemerne er velfungerende, og vi alle på den måde kan gøre en indsats for at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen. Her ville det også hjælpe med styrket national fokus på at skabe incitamenter til samkørsel.

### **Mange initiativer – begrænset effekt**

Alle de gode initiativer, der er beskrevet ovenfor, bidrager hver især til at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafikken. Det har imidlertid ikke særlig stor effekt, for langt hovedparten af trafikken er borgernes personbiltrafik og godstransport i vare- og lastbiler. De kommunale køretøjer er få, og der er ikke mange eksempler på, at bedre sammenhæng i kollektiv trafik, bedre vilkår for cyklister eller samkørsel med

videre for alvor reducerer biltrafikken, så længe biler bliver billigere, og man fortsat øger fremkommeligheden og vejnettet til disse.

### **Flere elbiler**

Derfor er der mange kommuner, der forudsætter, at omstillingen til elbiler kommer til at gå hurtigt. Når man ser på tværs af kommunernes klimaplaner, er kommunerne enten meget eller overordentligt optimistiske på dette felt. Det er også et meget effektivt virkemiddel. Flere kommuner laver regnestykket, at hvis der kommer en million elbiler i 2030, som Klimarådet peger på, så vil det betyde, at CO<sub>2</sub>-udledningen fra de biler, der kører i kommunen, vil reducere CO<sub>2</sub>-udledningen ganske meget.

Udfordringen er, at den politik, der er sat på skinner med Elbilaftalen fra 2020, ikke tyder på, at der vil være en million elbiler i 2030. Eller i hvert tilfælde ikke en million elbiler, der én til én erstatter fossile biler. Omstilling til elbiler er klart det mest effektive middel til at få reduceret CO<sub>2</sub>-udledningen, men det er stærkt begrænset, hvad kommunerne kan gøre for at understøtte denne udvikling. Her skal borgmestrene ind og banke på døren hos deres kollegaer på Christiansborg, så der sættes strøm til udviklingen.

### **Planlægning for ladeinfrastruktur**

Et vigtigt bidrag til at understøtte omstillingen til elbiler er at sørge for, at den nødvendige ladeinfrastruktur bliver etableret. Med den nuværende lovgivning kan kommunerne ikke stå for at etablere ladeinfrastrukturen, hvis man skal respektere kommunalfuldmagten. Det er dog vigtigt at hjælpe de firmaer, der vil etablere ladeinfrastruktur ved at lave en plan og udpege velegnede placeringer for, hvor det

vil være hensigtsmæssigt at opsætte de forskellige typer af ladere.

Ifølge lovkatologet vil der komme nye regler på dette område i løbet af dette folketingsår. EU's bygningsdirektiv fastlægger nogle krav til opladningsmuligheder ved nybyggeri, men her er det formentlig muligt at gå videre i dialog med ejendomssejere og erhverv lokalt.

### **Virkemidler der ville gøre det lettere**

Hvis byer og kommuner skal have en væsentlig rolle i den grønne omstilling af transporten, så er det nødvendigt, at kommunerne får flere virkemidler, så de reelt kan gennemføre en trafikplanlægning med det hovedfokus at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen. Nogle af de værktøjer, der kunne være nyttige er:

- Nulemissionszoner: En videreførelse af miljøzoner så kriterierne fremover også omfatter CO<sub>2</sub>. Staten bør fastlægge kriterierne, men hvilke byer, der vil bruge dette virkemiddel og i hvor store områder, bør være op til kommunerne.
- Hastigheder: Det bør være op til kommunen, hvordan man afvikler trafikken, så hvis en kommune ønsker at reducere hastigheden i hele kommunen til 30 eller 40 km/t, så bør der ikke være statslige regler, der forhindrer det.
- Parkeringspolitik: Det bør alene være kommunen, der fastlægger regler og afgifter for parkering, og de indtægter, der kommer, bør kommunen kunne anvende til mobilitets tiltag inden for kommunen.
- Kommunen bør sammen med Vejdirektoratet kunne fastlægge trafikafviklingen på motorvejsnettet, således at hvis en kommune ønsker at begrænse CO<sub>2</sub>-udledningen, så skal man kunne reducere hastigheden på motorvejen. ●