

## **Klimakommissionens anbefalinger på transportområdet: en hån mod klimabevidste kommuners og grønne organisationers indsats**

For kort tid siden fremlagde den danske regerings klimakommission sit udspil med titlen "Grøn energi - vejen mod et dansk energisystem uden fossile brændsler". Kort fortalt er Klimakommissionens anbefalinger på transportområdet koncentreret i to hovedspor, nemlig elbiler og biobrændstoffer, dvs. en satsning primært på teknologiske ændringer. Den store overraskelse er, at kommissionen har fravalgt at analysere alle øvrige trafikpolitiske tiltag til reduktion af transportens CO<sub>2</sub>-udslip: "For fuldstændighedens skyld bør også nævnes, at overførsel af biltransport til kollektiv transport, cykel og gang kan bidrage positivt, men den mulighed har ikke været behandlet i analyserne" (s. 79), og "Uanset at det i transportsektoren historisk har været særligt vanskeligt at "knække kurven", har Klimakommissionen således ikke fokuseret på tiltag, der sigter på begrænsning af transportomfanget eller overflytning af personer eller gods til mere energieffektive transportformer" (s. 269).

Denne i vore øjne bizarre begrænsning af de trafikpolitiske virkemidler til at omfatte rent teknologiske tiltag er en hån mod de initiativer, der er taget af landets klimaaktive kommuner og de grønne organisationer arbejdsindsats. Men afgrænsningen er tillige udtryk for en manglende lyst til at forholde sig til andre trafikforskeres anbefalinger og betyder endelig en forsinkelse i transportsektorens bidrag til at mindske det samlede drivhusgasudslip. Da den teknologiske omstilling tager tid, vil den ensidige satsning på teknologiudvikling betyde, at transportsektoren i længere tid vil fortsætte med at øge sin akkumulation af drivhusgasser og først i perioden fra 2030 til 2050 vil kunne påtage sig sit reduktionsansvar. Set med Klimakommissionens øjne vil de vigtigste - og logiske - virkemidler på vej mod de to hovedspor elbiler og biobrændsler være som følger: En fortsat satsning på energieffektivisering inden for den fossilt baserede brændselsteknologi, en forlængelse af afgiftsfritagelse for elbiler efter 2015, en afgiftslempelse for også plug-in hybridbiler og en statslig plan for udbygning af infrastrukturen til opladning af el-bilerne.

Megen transportdebat i de senere år har drejet sig om muligheden for at reducere behovet for transport. Men denne debat afspejler sig på ingen måde i Klimakommissionens rapport, hvor man som prognose for økonomisk vækst og transportens udvikling anvender Finansministeriets Konvergensprogram 08. Prognosen afspejler den kedelige business as usual sammenhæng: Nemlig at der ikke forventes nogen afkobling mellem økonomisk vækst og transportarbejde; tværtimod forventes specielt godstransporten at stige hurtigere end den økonomiske vækst og vil således lægge beslag på en stigende andel af landets fysiske og finansielle ressourcer. For perioden 2008-2050 forventes en økonomiske vækst på 105 %, for godstransporten på 149 %. På energiområdet sker der og skal der ske en voldsom afkobling sammenlignet med den økonomiske vækst, men på transportområdet er kreativiteten ganske fraværende.

Så Rådet for Bæredygtig Trafiks klare anbefaling er: Såfremt regering og kommuner vil opnå en bæredygtig og mindre ressourcekrævende omstilling på transportområdet, så er man bedst tjent med at forbigå Klimakommissionens anbefalinger og ty til græsroddernes klimaplaner og til nye udenlandske forskerrapporter. Men i rapportmaterialets 92 referencer til anvendt litteratur mv. ses hverken græsroddernes planer eller de forskerrapporter, som vi vil omtale kort nedenfor. I Klimakommissionens rapport nævnes indledningsvis, at Sveriges klimamål på transportområdet er, at bilflåden skal være uafhængig af fossile brændsler i 2030. Hvordan den svenske målsætning skal opnås, hører vi desværre ikke noget om.

Valg af virkemidler i en strategi for reduktion af klimagasser vil være afhængig af, hvilke forskere der får plads i en regeringsudpeget kommission, og når man tager den nuværende regerings transportpolitik i betragtning, forekommer udpegningen af transportforsker til Klimakommissionen ikke tilfældig. Med valg af en anden transportforsker kunne Klimakommissionens anbefalinger på transportområdet have set anderledes ud. Kommissionsanbefalinger behøver imidlertid ikke at få indflydelse på den førte politik, det har vi oplevet adskillige gange. Og i dette konkrete tilfælde vil det faktisk kun være til gavn for bestræbelserne på at få udviklet en bæredygtig transportpolitik.

## Hvorledes får vi så reduceret transportens CO2-udslip?

Danmark slås fortsat med eftervirkningerne af den finansielle turbulens og den globale økonomiske rutsjetur, som satte ind i 2008. Og selv om dele af erhvervslivet så småt øjner lys for enden af tunnelen, er arbejdsløsheden stadig et stort og påtrængende samfundsproblem. Krisen har betydet et mindre fald i trafikmængden og det heraf afledte CO2-udslip. Men bilsalget er netop steget, der kommer flere biler ud på de overbelastede veje, og denne skæve udvikling kolliderer med de CO2-reduktionsmål og ”grønne forventninger”, som er indbygget i de kommunale klimaplaner. Der skal derfor mere radikale midler til, hvis vi skal opnå en synlig og målbar reduktion af trafikens CO2-udslip i landets kommuner.

Vi skal til udlandet for at finde forslag og løsningsmodeller, der virkelig griber om nælden. I 2010 blev der således udsendt tre nye engelsksprogede rapporter, som hver giver et bud på, hvordan man kan nedbringe transportens CO2-udledninger. Rapporterne fremlægger og beskriver initiativer og foranstaltninger, som er påkrævede, hvis man vil realisere visionen om en fremtidig transport, som er CO2-neutral eller i hvert fald tæt på målet om fossilfrihed.

Den første rapport, vi vil pege på, har titlen *Towards a Zero Carbon Vision for UK Transport* ("Mod en vision for et CO2-frit transportsystem i Det forenede Kongedømme"). Den er publiceret af John Whitelegg i samarbejde med tre kolleger. John Whitelegg er en af Englands førende trafikforskere og tilknyttet John Moore-universitetet i Liverpool, og han er tillige professor i bæredygtig udvikling og transport ved Stockholm Environment Institute. Den anden rapport med titlen *Zero Carbon Britain 2030, A New Energy Strategy* ("Et fossilfrit Storbritannien 2030: En ny energistrategi") er udgivet af Centre for Alternative Technology i Wales. Rapportens kapitel 5 handler om transport. Den tredje rapport, som er bestilt og betalt af EU Kommissionens Generaldirektorat for Miljø, har titlen *EU Transport GHG: Routes to 2050? Towards the decarbonisation of the EU's transport sector by 2050* ("EU transport drivhusgasser: Veje mod 2050? Henimod en fjernelse af kulstof fra EU's transportsektor i 2015").

De tre rapporter opererer med forskellige tidshorisonter for realisering af visionen om et CO2-frit samfund: 2030 og 2050. Rapporterne gennemgår både de nødvendige teknologiske ændringer og tilpasninger og de mere politisk prægede virkemidler til at nå den skitserede vision. Men selv om man i de tre strategidokumenter vil skruer på forskellige håndtag, så lander alle tre rapporter i sidste instans på samme type nødvendige tiltag. Man er nødt til at gøre noget ved mobilitetsforventningerne og transportbehovet, som har det med at stige, hvis man lader stå til. Med andre ord, kurven skal knækkes, og rapportforfatterne peger ret entydigt på, at efterspørgslen efter transport skal nedbringes markant i fremtidens samfund.

Det er de samme initiativer og løsningsmodeller, som præsenteres i EU-Miljøagenturets seneste indikatorrapport for transport (med en dansk forfatter): *Towards a resource efficient-transport system - TERM 2009*, april 2010 ("Henimod udviklingen af et transportsystem baseret på rationel udnyttelse af ressourcer"). I rapporten opsummeres de knapper, man kan trykke på fra politisk side, hvis man vil nedbringe transportsektorens CO2-udledninger. De nævnte policy-instrumenter eksemplificerer den brede vifte af virkemidler, som er til rådighed, når udfordringen er at planlægge miljøvenlig transportinfrastruktur og CO2-minimerende trafikløsninger. Opstillingen er baseret på et arbejde af trafikforskerne Dalkmann og Branningan.

Den samme tilgang har vi valgt at anvende i arbejdet med at opstille en række nødvendige trafikpolitiske tiltag i dansk sammenhæng, der kan føre os tættere på slutmålet om fossilfri transport. Det er et arbejde, som foregår inden for rammerne af et *Trafikværksted*, et NGO-initiativ med Rådet for Bæredygtig Trafik og en række grønne organisationer som deltagere. Tiltagene kan rubriceres under følgende fem hovedoverskrifter: Planlægning, regulatoriske tiltag, økonomiske rammevilkår, Informationsformidling og teknologiske satsninger. De trafikpolitiske tiltag kan desuden sammenfattes i tre handlingsstrategier:

- Undgå (at rejse)
- Skifte (til alternativt transportmiddel)
- Forbedre/optimere (eksisterende vaner, teknologier, produkter)

I John Whiteleggs optik kan de nødvendige transportpolitiske satsningsområder og virkemidler opsummeres på følgende måde:

- *Rumlig planlægning*: Fodgængervenlige fysiske omgivelser, omfordeling af vejarealet til fordel for bæredygtige trafikantgrupper, reservation af vejbaner for kollektiv transport, kompakt/fortættet byudvikling og regionalt samarbejde om tung trafik.
- *Økonomiske virkemidler*: Kørselsafgifter, erhvervs-relaterede p-afgifter, beboer-orienterede p-afgifter, afgifter på fossilt brændstof, registreringsafgifter baseret på bilernes brændstofforbrug og subsidieret offentlig transport.
- *Adfærdsændringer*: Ecodriving (færdigheder i at køre så trafiksikkert, miljøvenligt og økonomisk som muligt), lavere hastighedsgrænser, delebilsordninger, skift mellem transportmidler og flytning af godstransport fra vej til skinner.
- *Teknologiske ændringer*: Elbiler eller brintcelledrevne biler, eldrevne kollektive trafikmidler (sporvogne, letbaner og trolleybusser); alternative drivmidler hidrørende alene fra alternative energikilder.

Teknologi er altså ikke noget universalmiddel, for ved alene at anvende de tre ikke-teknologiske tiltag kan man opnå en reduktion på 75 % CO<sub>2</sub>-udledning i forhold til den opstillede målsætning for fossilfri transport. Men selvfølgelig kan og skal man ikke se bort fra de teknologiske løsningers begrænsede rolle i bestræbelserne på at realisere visionen om et fossilfrit samfund. Men ifølge forfatterne er de økonomiske virkemidler de mest effektive, når målet er at mindske transportens omfang og det CO<sub>2</sub>-udslip, den resulterer i.

Vigtigt er det dog at have med i billedet, at det ikke lykkes for Whiteleggs forskerhold at gøre den internationale fly- og skibstransport fossilfri. De må nøjes med at pege på en CO<sub>2</sub>-reduktion på henholdsvis 56 % og 49 %. Et fremtidsbillede, der dog er klart bedre end et scenarie, hvor man blot lader stå til. Dvs. et scenarie hvor politikerne holder igen og ikke tør ikke iværksætte indgreb og foranstaltninger med større rækkevidde end dem, som allerede er vedtaget. Modsætningsvis fravælger den danske klimakommision ganske at inddrage den internationale trafik i sin analyse.

Der er for tiden en vældig optagethed af og *hype* omkring el-biler. Klimakommissionens rapport formelig emmer af begejstring for el-bilen og dens (postulerede) potentialer. Men ensidig satsning på el-biler er ikke en farbar vej. For indfasning af elbiler vil være forbundet med nogle mulige ulemper set i et miljø- og klimamæssigt bæredygtigheds-perspektiv. For det første vil CO<sub>2</sub>-udslippet fra elbiler, såfremt elbilernes drivmiddel er el produceret på basis af den nuværende sammensætning af energikilder (fx også kulkraftgenereret el), fortsat være ca. halvt så stort udledningen fra traditionelle benzin- og dieseldrevne biler. For det andet vil elbilen i starten sandsynligvis betyde en forøgelse af bilparken, idet el-bilen formentlig vil blive anskaffet som familiens bil nr. 2. El-bilen kan derfor få den virkning, at den overflødiggør eksisterende brug af cykel og kollektiv transport, således at det samlede CO<sub>2</sub>-udslip fra transporten stiger. Flere el-biler uden tilsvarende reduktion i antallet af benzin- eller dieseldrevne biler betyder desuden mere trængsel på vejene og flere trafikpropper på udsatte steder. Og når både bilpark og biltrafik vokser, vil pladskravet og trængslen fortsat blive oplevet som meget presserende. I øvrigt vil støj og luftforurening ikke

ganske forsvinde ved introduktion af el-bilen, idet en del af støjen er forbundet med dækfriktion (ved hastighed over 50 km/t), og en del af luftforureningen med dækslid.

Den måske mest interessante iagttagelse fra projektet, som EU-Kommissionen har finansieret, er sammenligningen af to scenarier: Et systematisk reduceret drivhusgasudslip i årene 2010-2050 sammenholdt med et scenarie, hvor man bare lader stå til og ikke bekymrer sig om transportens CO<sub>2</sub>-andel. Og sammenstillingen af effekten af henholdsvis teknologiske og ikke-teknologiske virkemidler for at opnå en reduktion af det kumulative (gradvist ophobede) drivhusgasudslip 2010-2050. Det viser sig således, at reduktionen af CO<sub>2</sub>-udledninger er størst, når man anvender de ikke-teknologiske virkemidler: Man opnår en reduktion på 60 %, medens man blot nedbringer udslippet med 30 % ved anvendelse af rent teknologiske virkemidler (Figur 22, s. 58 og ledsagende tekst). Dette hænger sammen med, at de ikke-teknologiske virkemidler er langt hurtigere at iværksætte end de teknologiske, som har en længere indfasningsperiode. Så politikere: Se så at komme i gang! Det er jer som bestemmer slagets gang.

I rapportererne findes desuden en analyse af en række samfundsmæssige nyttevirksomheder ved et transportsystem baseret på fossilfrihed. Whitelegg-rapporten opsummerer dem på følgende måde:

- Der sker en forbedring af miljøkvaliteten, idet NO<sub>x</sub>-er, partikler, ozon, sur regn og støj reduceres.
- Samfundet opnår en mindskelse af den sociale udstødelse og forbedring af mobiliteten for de ikke bil-begunstigede samfundsgrupper, og det gælder specielt følgende undergrupper: Arbejdsløse, familier med småbørn, unge, lavindkomstgrupper, den voksende gruppe af ældre og beboere i udkantsområder.
- Trafiksikkerheden på vejene forbedres.
- Gang og cykling gøres mere attraktiv som transportvalg, hvorved befolkningens generelle sundhedstilstand forbedres.
- Der opnås forøget tilgængelighed til hverdagslivets faciliteter: Indkøbsfaciliteter, arbejdspladser, skoler, børneinstitutioner, uddannelse, sundhed og fritidsaktiviteter m.fl.
- Livsstilen for diverse samfundsgrupper berøres forskelligt, men livskvaliteten generelt får et løft. Dette sidste illustreres af en række udvalgte eksempler på samfundsgrupper, hvis livsstilsbetingede transportvaner beskrives i dag og i visionsåret 2050.

I det efterfølgende skema har vi med fed skrift markeret de tiltag, som giver kommunerne mulighed for, direkte eller indirekte, at øve indflydelse på trafikens CO<sub>2</sub>-udslip. Der er samtidig tale om tiltag, som vi formoder vil have den største effekt med henblik på at realisere visionen om et fossilfrit transportsystem. Hvad angår mange af de øvrige tiltag skal kommunerne gøre deres indflydelse gældende gennem Folketingets partier. Vi vil ikke lægge skjul på, at vi aner større perspektiver i en sådan aktivistisk retning efter et regeringsskift.

Kjeld A. Larsen er formand for Rådet for Bæredygtig Trafik, medens Leif Kajberg er næstformand.

## Instrumenter og strategier til reduktion af transportens CO2-udslip

|                        |  |   |  |
|------------------------|--|---|--|
| Politiske instrumenter | Undgå (at rejse)   | Skift til (alternativt transportmiddel)   | Forbedre/optimere (eksisterende vaner, teknologier, produkter)   |
| Planlægning            | Tæt og blandet arealanvendelse<br><br><b>Bilfri boligområder</b><br><br>Godsopladningsterminaler i byernes periferi<br><br>Asfalt omdannes til grønne arealer  | <b>Letbaneudbygning</b><br><br><b>Infrastruktur til cykling</b><br><br><b>Integreret offentlig transport</b><br><br>Godstransport på skinner<br><br>Fra fly til tog på det europæiske kontinent<br><br><b>Delebilsordninger</b> | Smukt design (trafikmidler og -miljøer)<br><br>Bedre renholdelse<br><br><b>Kapacitetsudvidelse</b><br><br><b>Større frekvens og regularitet</b><br><br>IT-arbejdspladser i kollektiv transport |
| regulering             | <b>Begrænset adgang for biler</b><br><br><b>Parkeringsrestriktioner</b><br><br><b>Lavere parkeringsnormer</b><br><br>Miljøzoner<br><br>SUV'er (Sport Utility Vehicles) ud af byerne<br><br>Flykvoter - én per år | <b>Parkeringsrestriktioner</b><br><br><b>Parkeringssubsidier nedsættes</b><br><br><b>Park and ride P-anlæg</b><br><br><b>BRT - Busbaner/letbaner på byernes indfaldsveje</b><br><br>Indenrigsflyvning væk                       | Standarder for bilers brændstoffektivitet<br><br><b>Hastighedsgrænser</b><br><br>Intelligente Transportsystemer (ITS)  |
| økonomi                | Benzin- og dieselaftgifter<br><br>Registreringsafgifter<br><br><b>Parkeringsafgifter</b><br><br>Kørselsafgifter<br><br><b>Bompenge</b>   | <b>Lave kollektive takster</b><br><br>Registreringsafgifter<br><br>Benzin- og dieselaftgifter<br><br>Kørselsafgifter<br><br>CO2-beskatning<br><br>Omlægning af kørselsfradrag   | Støtteordninger til fremme af grøn transportteknologi  |
| information            | Fremme af alternativer til at rejse, subsidiært rejse langt  | Personlig rejseplanlægning<br><br><b>Information om kollektive transportmuligheder</b>  | <b>Ecodriving</b> : efteruddannelse af chauffører  |
| teknologi              | Virtuel interaktion:<br><br><b>Telekonferencer</b><br><br>Fælles IT-arbejdspladser<br><br><b>Hjemmearbejdspladser</b>  | <b>Forbedring af den offentlige transports effektivitet og kvalitet</b><br><br>Elektronisk ruteplanlægger   | Elektrificering af kollektiv trafik<br><br><b>Enhedsbilletsystem</b><br><br>Elbiler, hybridbiler   |