

Kommentarer, forslag til politik for mobilitet i forbindelse med

Grøn omstilling – Debatoplæg kommuneplan temarevision, maj 2022

Jeg vil på vegne af Rådet for bæredygtig trafik alene forholde mig til temaet mobilitet.

Indledningsvis skal det pointeres, at debatoplægget rummer flere gode takter, idet flere af målsætningerne tager sigte på at fremme forholdene for gang, cyklisme og kollektiv trafik.

Det store problem i et langsigtet perspektiv frem mod 2030 er, at transporten i modsætning til alle andre temaer/sektorer ikke ser ud til at komme til at bidrage nævneværdigt til kommunes CO2-udslip. Det manglende bidrag fra transporten skal i stedet realiseres ved at kommunen sætter sin lid til den noget usikre teknologi CCS eller anden klimakompensation. Frederiksberg har således den samme udfordring som København, der vil løse problematikken på samme vis, dog med en endnu korte tidshorisont, idet Københavns kommune har som målsætning allerede at blive CO2-neutral i 2025, dvs. fem år tidligere end Frederiksberg.

Udviklingen inden for transportsektoren

Tidens trend under og efter coronakrisen er, at bilejerskabet stiger, bilerne bliver stadig større begunstiget af statslige afgiftsreduktioner, herunder til hybridbiler, bilpendlingen øges, mens den kollektive transport og nu også cyklismen taber terræn.

Det burde være en oplagt opgave for centrankommunerne at sætte fokus på disse tendenser og politikudvikle for at modvirke tendensen ved at satse på bedre forhold for gående, cyklister og den kollektive trafik.

En helt anden udviklingstendens ser ud til at have første prioritet: flere og flere politikere forlanger tunneludgravning for biler og flere underjordiske p-anlæg for at klare bilpresset på byens overflade. En by i to etager tager form. Udbygning af den kollektive trafik i form mere metro bidrager til, at mere biltrafik kan finde plads på overfladen, og eks-buspassager og cyklister fristes til at søge under jorden – til skade for folkesundheden. I Rådet for bæredygtig trafik er vi af den opfattelse, at den nævnte metrolinje ad Fasanvejene bør være en letbane, der dels koster meget mindre og dels udleder meget mindre CO2 i anlægsfasen, ligesom den kan være lavet på meget kortere tid.

Men tunneller og underjordiske p-anlæg udgør en ikke-bæredygtig udviklingsstrategi. Det gør sig endda gældende, at CO2-udslip i forbindelse med anlæg af veje, tunneller og p-anlæg ikke udregnes og derfor ikke fremgår af klimaregnskabet for transportsektoren.

Derfor en første opfordring: et mere retvisende CO2-regnskab

Sørg for at der i forbindelse med anlæg af specielt underjordiske projekter i form af tunneller og p-anlæg kræves fremlæggelse af CO2-udslip fra de relevante entreprenører, når anlægsopgaven udliciteres i forbindelse med sådanne anlæg. Det skal være et krav, at politikerne og befolkningen kan fæste lid til de fremlagte klimaregnskaber.

En anden opfordring: undlad at bygge flere underjordiske p-anlæg.

Adskillige af kommunens borgere blev ret begejstret over de nye vinde, der blæste i forbindelse med det politiske skift efter kommunevalget november 2021. Der var tegn på, at det nye flertal ville droppe det igangværende byggeri af et underjordisk p-anlæg bag rådhuset. Men nej, håbet blev hurtigt til skuffelse med argumenter i økonomiske overvejelser.

Men fortvivlelsen skulle nå endnu større højder: det ny politiske flertals forslag om at bygge en underjordisk p-kælder under Frederiksberg Runddel. Begrundelsen denne gang er, at det er den eneste måde, hvorpå fjernelsen af biler på Frederiksberg Allé til fordel for færdiggørelse af den nødvendige og vedtagne cykelsti på alleen kan praktiseres. Tænk sig at politikernes fantasi ikke rækker længere til at finde en mere fornuftig måde at løse den vedtagne opgave at forsyne alle kommunens fordelingsveje med nødvendige cykelstier. Et underjordisk p-anlæg er et trafikskabende monster på en af kommunens mest historiske og harmoniske pladser. Heldigvis er Frederiksberg Runddel fredet som en del af fredningen af Frederiksberg Allé, og ansvaret for fredningen ligger hos Slots- og Kulturstyrelsen, som administrerer den grønne oase Frederiksberg Have, beliggende i kommunen, men ejet af staten. Så må vi borgere håbe på, at Slots- og kulturstyrelsen viser sig at være sin opgave voksen ved at sætte en kæp i hjulet på det uigennemtænkte og vandaliserende projekt. Skam jer politikere.

Det overordnede strategiske mål: Frederiksberg vil være elby nr. 1

Målsætningen bør ændres til så få fossilbiler som muligt – og reduceret biltrafik

Den største transportpolitiske satsning i Danmark er at få forøget antallet af elbiler. Men antallet af elbiler (og hybridbiler) bidrager i sig selv ikke til en reduktion af transportsektorens CO₂-udslip. Den nuværende regerings målsætning er landet på 775000 hybrid- og elbiler, men den afgørende faktor i klimakampen er ikke antallet af hybrid- og elbiler. Det er i stedet, hvor hurtigt en udfasning af fossilbiler kan finde sted.

Enhver produceret bil - uanset drivmiddel - bidrager til CO₂-udslip. Til produktion af en elbil indgår en energimængde, der overstiger den, som kræves ved fremstillingen af en fossilbil i tilsvarende størrelse - specielt på grund af brydningen af enorme mængder materialer til udvinding af sjældne jordsartmetaller.

Det gælder både for elbiler, der får større og større batterier, og hybridbiler, som både har et batteri, en elmotor og oftest en stor dieselmotor. Betragtes biler i et livscyklusperspektiv, så bidrager en elbil med op mod halvdelen af det CO₂-udslip, som er forbundet med en fossilbil. Da el- og hybridbiler ofte købes som husstandens anden eller endog tredje bil øges antallet af biler.

Så jo flere biler der fremstilles og forbruges, desto større påvirkning af klimaet. Det er blevet dokumenteret, at forbruget af hybridbilen er lige så stor en klimasynder som forbruget af fossilbilen. Den overordnede pointe er, at fossilbilerne netop ikke udfases samtidig med indfasning af el- og hybridbiler i Danmark.

Denne problematik er så gradvis ved at finde indpas i forbindelse med diskussion af rammene for nye klimaplaner til afløsning af de vedtagne klimaplaner med udløb 2025-2030. Her skal scope 3 indtages, hvor kommunernes og borgernes forbrug af varer og tjenester fremstillet i udlandet skal inddrages i beregningen af et kommende forbrugsbaseret fodaftryk, heriblandt fodaftrykket ved produktion og genbrug af vor bilpark.

En sidste opfordring:

Iværksæt en strategi til fremme af IEAs ti forslag til reduktion af energiforbruget på transportområdet

I marts måned fremkom IEA med en opfordring på 10 punkter, alle på transportområdet, til reduktion af verdens energiforbrug – og dermed det resulterende CO₂-udslip.

<https://www.bing.com/ck/a?!&p=cedee563e562f7dc3db5ea98f406e86fb141d4d820371237609fad7a775531f2JmltdHM9MTY1NjUzMDczNiZpZ3VpZD05YjUwYjE1Ny0wZjVhLTQxNDAtOThhMy1jYWI4MDA1YjA2MmQmaW5zaWQ9NTEzMw&ptn=3&fclid=40820209-f7e1-11ec-a7a5-2aa4b33d41ce&u=a1aHR0cHM6Ly93d3cuaWVhLm9yZy9yZXBvcnRzL2EtMTAtcG9pbnQtcGxhbi10by1jdXQtb2lsLXVzZQ&ntb=1>

I april måned kom IEA og EU-kommissionen med en fælles opfordring i form af ni punkter til reduktion af energiforbruget, hvoraf de syv forslag var gengangere fra IEAs oprindelige forslagsliste.

<https://www.bing.com/ck/a?!&p=4b6bd5497b1c0eeb88313ce86c9e93d7525d76596f525b248a3b31ac4399dcadJmltdHM9MTY1NjUzMTc3NSZpZ3VpZD00NjBiNzFiNC1lMDRlLTQxZWUyThmNC1mNmVjMDk3ZGQzMjQmaW5zaWQ9NTEzMw&ptn=3&fclid=abbf8606-f7e3-11ec-ae41-e13fbafcbdc&u=a1aHR0cHM6Ly9lYy5ldXJvcGEuZlUvaW5mb3VpZD00NjBiNzFiNC1lMDRlLTQxZWUyThmNC1mNmVjMDk3ZGQzMjQmaW5zaWQ9NTEzMw&ntb=1>

IEA's forslagsliste opsummeres nedenfor:

1. Reducer hastighederne på alle landeveje og motorveje med 10 km/t
2. Gør offentlig transport billigere, styrk mikromobilitet, cykling og fodgængere
3. Bilfrie søndage i større byer
4. Hjemmearbejde op til tre dage om uge, hvor det er muligt
5. Reducér brugen af privatbiler i byerne
6. Stimulér til at deles om bilerne og andre måder at reducere bilernes energiforbrug
7. Få gjort brug af lastbiler mere effektiv
8. Sæt tempoet i vejret for introduktion af el-biler
9. Undgå forretningsrejser hvor der findes alternativer
10. Erstat flyrejser af højhastighedstog og nattoget, hvor det er muligt Reduceret transport, hvordan indgår det i vores bud på fremtidens bæredygtig

På nedenstående skema kan aflæses, hvor stort en reduktion af energiforbruget IEA forventer kan ske på globalt niveau, såfremt de ti forslag følges til torvs.

I Rådet for bæredygtig trafik har vi undret os over, at disse opfordringer stort set har været upåagtet i Danmark. Dog har Borgerrepræsentationen i Københavns kommune på initiativ af tre partier pålagt Økonomiforvaltningen at fremkomme med udspil til, hvilke forslag der kunne være relevante at praktisere i København for at reducere energiforbruget og nedbringe CO₂-udledningen.

A 10-Point Plan to Cut Oil Use

Immediate actions in advanced economies can cut oil demand by 2.7 million barrels a day in the next 4 months.

Action 1



Reduce speed limits on highways by at least 10 km/h

Impact: Saves around 290 kb/d of oil use from cars, and an additional 140 kb/d from trucks.

Action 2



Work from home up to three days a week where possible

Impact: One day a week saves around 170 kb/d; three days saves around 500 kb/d.

Action 3



Car-free Sundays in cities

Impact: Every Sunday saves around 380 kb/d; one Sunday a month saves 95 kb/d.

Action 4



Make the use of public transport cheaper and incentivise micro-mobility, walking and cycling

Impact: Saves around 330 kb/d.

Action 5



Alternate private car access to roads in large cities

Impact: Saves around 210 kb/d.

Action 6



Increase car sharing and adopt practices to reduce fuel use

Impact: Saves around 470 kb/d.

Action 7



Promote efficient driving for freight trucks and delivery of goods

Impact: Saves around 320 kb/d.

Action 8



Using high-speed and night trains instead of planes where possible

Impact: Saves around 40 kb/d.

Action 9



Avoid business air travel where alternative options exist

Impact: Saves around 260 kb/d.

Action 10



Reinforce the adoption of electric and more efficient vehicles

Impact: Saves around 100 kb/d.

Så opfordringen til Frederiksberg kommune lyder helt konkret - i et samspil med Københavns kommune - at iværksætte en transportstrategi baseret på IEAs forslagskatalog

Mvh

Kjeld A. Larsen

beboer på Frederiksberg

næstformand i Rådet for bæredygtig trafik