

# GIV DEN GRØNNE MOBILITET MEDVIND GENNEM PULJE TIL LOKALE INDSATSER

**DET ER GOD, BÆREDYGTIG SAMFUNDSØKONOMI!**

Med aftalen om grøn vejtransport er der nu skabt stabile rammer for at omstille transportsektoren. Det er meget positivt, men det haster også. Derfor kan det give mening at accelerere omstillingen yderligere ved at fremme en ændret adfærd. Dette kræver lokale indsatser i øjenhøjde med borgerne. Det gode er, at man er klar lokalt. Som det fremgår af CONCITO's seneste klimabarometer, vil et flertal af borgere rigtig gerne handle klimarigtigt. Det samme gælder mange virksomheder. Men mange oplever barrierer, når de skal vælge en grønnere transportform og kommer i en travl hverdag med andre prioriteter ikke i gang med at overkomme barriererne - og måske endda opdage, at barrieren mest var mental.

Det er velkendt, at afgifter kan skubbe til vores vaner. Men de kan også vende den tunge ende nedad, hvis ikke de vedtages som led i en generel skatteomlægning, hvorfor man politisk er forsigtig med afgiftsredskabet. Ingen ønsker 'gule veste'-tilbageslag i Danmark.

Et effektivt politisk alternativ er at etablere puljer til lokale initiativer, som hjælper borgere og virksomheder på vej med den grønne omstilling. Der findes gode erfaringer med, hvordan puljer med fokus på grøn transport både fremmer den grønne omstilling og opbakningen til den gennem glæde ved at være 'medspiller' og ved afledte 'nabo-effekter', som ifølge medlem af Klimarådet, Niels Buus Kristensen kan være betydelige.

I modsætning til de seneste puljer til støtte til eksempelvis ladeinfrastruktur så var de tidligere puljer til grøn transport etableret som en del af længerevarende forlig (for eksempel det grønne transportforlig i januar 2009) og muliggjorde derfor bredere og længere indsatser. Det er der brug for igen. Både fordi opgaven med at omstille transportsektoren er stor, og fordi de administrative processer med ad hoc-puljer tager uforholdsmæssigt lang tid og kræver mange ressourcer hos både ansøgere og uddelere.

**Vi anbefaler derfor at etablere en statslig pulje til lokal borger- og virksomhedsrettet grøn omstilling af transporten.**

Puljen skal være på én milliard kroner – det vil sige 200 millioner kroner årligt i fem år - og skal kunne søges af foreninger, kommuner og virksomheder eller partnerskaber herimellem. Puljen bør indeholde midler til to typer af projekter:

- Op til ½ million kroner til enkeltstående omstillingsindsatser. Det kan eksempelvis være at opsætte ladestandere ved en virksomhed/boligforening eller etablere sikker parkering til el-cykler.
- Op til 10 millioner kroner til længerevarende og arbejdskrævende omstillingsinitiativer. Det kan eksempelvis være 'test-en-elbil' i dele af Danmark, hvor kollektiv transport, cykling eller el-cykling ikke er et reelt alternativ til bilen.

Det er ikke tanken, at puljen skal finansiere infrastruktur til cykling og kollektiv trafik. Dette bør selvfølgelig også fremmes, men bør finansieres separat.

## LOKALE GRØNNE INDSATSER VIRKER



### 28% skiftede til elcykel!

Det var resultatet af Test en Elcykel, som var støttet af Transportministeriets Cykelpulje. Her lånte virksomheder og kommuner elcykler ud til 1.700 bilister. Efter et år cyklede 34 procent til arbejde minimum tre dage om ugen, og 28 procent havde efter testen investeret i en ny cykel.



### CO2-besparelse på 8,1% ved mobilitetsplaner!

Moving People er et netværk støttet af Region Hovedstaden, hvor virksomheder samles om grøn mobilitet. Efter to års arbejde med mobilitetsplaner har virksomheder reduceret bilturene i pendlingen med 4 procent mod en generel stigning i regionen på 9 procent i samme periode. En besparelse på CO<sub>2</sub> på 8,1 procent.



### Forsøg giver indsigt og bedre mobilitet!

Forsøg med nye mobilitetsløsninger som delecykler, el-delebiler og elløbehjul på Glostrup Station har fået politikere og borgere til se anvendelighed, men også givet ny viden om aftaler med udbydere. Det giver bedre grøn mobilitet.

Puljen skal også fremme innovation. Støtte af innovative tiltag kan betyde, at puljen også kommer til at støtte enkelte projekter, som ikke i sig selv har en stor CO<sub>2</sub>-effekt, men som afprøver nyt.

Omvendt viser tidligere erfaringer god succesrate, og vi har lige nu brug for dels at få kendte teknologier mere ud over rampen, og dels at få mere ud af den infrastruktur vi allerede har - ny vej-infrastruktur øger bare transportens emissioner, når transportmidlerne ikke er omstillede. Og set i forhold til hvad foranalyserne til et større motorvejsprojekt koster, vil midler til denne type af pulje være penge givet godt ud - se overslagsberegningen nedenfor.

Ud over at puljen vil fremme den lokale grønne omstilling og få borgerne med - også borgere som måske ikke har så store ressourcer - vil puljen afhængigt af de støttede projekter også kunne øge lokal beskæftigelse og forbedre danske virksomheders konkurrenceevne gennem deres accelererede arbejde med grøn omstilling.

## EKSEMPLER PÅ MULIGE STØRRE OMSTILLINGSINITIATIVER



### Test-en-elbil-kampagne

Omrejsende 'test-en-elbil'-kampagne, hvor eksempelvis 25 'skeptiske' familier med et væsentligt kørselsbehov kan låne en elbil i en måned, og hvor 'bøvlet' ved at komme i gang er helt fjernet - eksempelvis ved opsætning af midlertidig lader osv. Sådant en indsats kan omkostnings-effektivt bidrage til at nå ambitionen om én million elbiler, jævnfør aftalen om grøn vejtransport.



### Storskala samkørselsindsats

Samkørselsindsats i stor skala, hvor der gennem dataanalyser og kampagner a la 'vi cykler på arbejde' opnås den nødvendige kritiske masse, så det bliver win-win-win for borgere, operatører og klima/miljø.

## ER ÉN MILLIARD TIL GRØN OMSTILLING AF TRANSPORTEN MANGE PENGE?

Nej, faktisk ikke, når man tænker på, at man for 1 milliard kroner kun får 10 kilometer motorvej - og i øvrigt øgede emissioner fra både anlæg og øget trafik.

Og det er absolut muligt samfundsøkonomisk at retfærdiggøre investeringen:

- **En elbil udleder cirka 3 ton mindre CO<sub>2</sub> om året end en benzinbil** ifølge et konservativt bud fra Klimarådets baggrundsnotat figur 4.
- **Sundhedsgevinsten ved elcykling er cirka 7 kroner per kilometer, hvis cyklingen erstatter bilkørsel** ifølge en ny analyse fra Transport- og Boligministeriet.

**Den klimamæssige og samfundsøkonomiske gevinst** ved at konvertere en fossilbilist til henholdsvis elbil og elcykel som minimum årligt vil være 3 ton CO<sub>2</sub> og 4.500 kroner for elbilister og henholdsvis 1 ton CO<sub>2</sub> og 70.500 kroner for elcyklister\*.

Hvis initiativerne fra puljen i perioden 2021-2025 årligt flytter eksempelvis 4.000 fra bil til elbil og 1.000 til delvis elcykel, så overstiger den opsummerede gevinst frem mod 2030 udgiften til puljen, og eliminerer akkumuleret udledningen af cirka 0,2 millioner ton CO<sub>2</sub>.

### 4.000 bilister skifter årligt til elbil over fem år



20.000 bilister skifter i gennemsnit 3 år før ventet x 3 ton CO<sub>2</sub> og 4.500 kroner per ton =

**180.000 ton CO<sub>2</sub> og 270 millioner kroner**

### 1.000 bilister skifter årligt delvist til elcykel over fem år



5.000 bilister skifter gennemsnitligt 3 år før ventet x 1 ton CO<sub>2</sub> og 70.500 kroner per ton =

**15.000 ton CO<sub>2</sub> og 1 milliard kroner**

\* Antagelsen er, at bilistmålguppen kører 30.000 kilometer om året, hvoraf 10.000 kilometer potentielt kan konverteres til elcykel.