

---

# Grøn transport kræver bedre samspil

## – International analyse viser at stat og kommuner kan opnå mere sammen

---

Transport står for næsten 30% af Danmarks drivhusgasudledninger. Selvom der kommer flere elbiler på markedet, går det alt for langsomt med transportsektorens grønne omstilling. Internationale analyser peger på, at der bør arbejdes på flere fronter, med at *forebygge transportbehov*, *overflytte trafik* til grøn mobilitet og *omstille køretøjer* og brændstoffer til nulemission. Samtidig understreger forskningen, at det er vigtigt at koordinere indsatsen mellem stat, regioner og kommuner. Dette for at undgå, at niveauerne spænder ben for hinanden, men i stedet trækker på samme hammel.

I Danmark har næsten alle kommuner taget fat på den grønne omstilling af transporten som led i deres DK2020-klimahandlingsplaner.<sup>1</sup> Men flere steder løber man panden mod en mur, når målene skal omsættes i handling. Lovgivning, økonomi, manglende styringsmuligheder, og løsrevne statslige tiltag opleves ofte som barrierer, der gør det svært at løfte udfordringen. Der savnes klare nationale strategier og rammer, som sikrer, at de lokale ambitioner og indsatser kan komme i spil på bedste vis.

For at belyse denne udfordring nærmere har CONCITO sammen med University of Leeds i England analyseret samspillet mellem staten og kommunerne i transportens klimaomstilling i hhv. Storbritannien, Sverige og Danmark. Analysen er publiceret i rapporten [ALIGNING TRANSPORT DECARBONISATION ACROSS POLICY LEVELS](#). I analysen har vi set på:

- i hvilket omfang og hvordan understøttes lokal indsats for klimavenlig transport med centralt koordinerede initiativer?
- hvilke styrker og svagheder er der ved de tilgange, som anvendes?
- hvordan kan koordineringen på tværs af niveauer på den baggrund styrkes i Danmark?

Analysen viser, at der er mange måder hvorpå indsatsen for grøn omstilling af transporten kan koordineres. Frivillige initiativer som det danske DK2020 kan fx spille en vigtig rolle i samordning af viden, metoder og procedurer. Det er dog et vigtigt skridt at anerkende, at stat, regioner og kommuner skal spille aktivt sammen om at løfte opgaven. Her har Danmark endnu ikke nogen klar central strategi eller institutionel forankring til at styrke indsatsen på det lokale niveau.

Her peger analysen på, at Danmark kan hente inspiration hos andre lande. I både Sverige og Storbritannien har regeringen indført flere strategier, som har til hensigt at fremme den kommunale indsats for at koble mobilitet og klima sammen.

Det er endnu for tidligt at sige, hvor meget CO<sub>2</sub>-reduktion disse internationale initiativer konkret vil levere og til hvilken CO<sub>2</sub>-skyggepris, men det er interessant at ordningerne inddrager både klima, mobilitet og bedre bykvalitet, og at de bakkes bredt op af både statslige og lokale myndigheder og eksterne eksperter og aktører.

På baggrund af studiet har CONCITO formuleret følgende anbefalinger til at styrke koordineringen mellem det centrale og lokale niveau i Danmark:

---

<sup>1</sup> DK2020 planerne kan se her <https://realdania.dk/projekter/dk2020>

### **1) Opstil en klar national strategi for transportens dekarbonisering frem mod klimaneutralitet, mhp. at reducere usikkerheden hos borgere, erhvervsliv og lokale myndigheder.**

I Sverige er der opstillet et ambitiøst sektormål for transportens klimaomstilling på 70% reduktion fra 2010-2030. Det medvirker til at drive en strategi med tre ben, hvor de to handler om køretøjer og brændstoffer og det tredje om det der kaldes 'et transporteffektivt samfund'. Altså et samfund som ikke overproducerer og -forbruger transportydelser men sørger for at udnytte eksisterende transportmidler og infrastruktur bedst muligt. Især i det tredje ben tillægges regioner og kommuner en vigtig rolle.

Det vil være naturligt at udvikle en dansk strategi for transportens dekarbonisering som led i en kommende mobilitetsplan, som mange aktører har opfordret Regeringen til at levere. Under alle omstændigheder vil det være nødvendigt at påbegynde konkretiseringen af den kommende udvikling i transportsektoren, set i lyset af skærpede klimamål fra EU og Regeringens egen fremrykning af målet om klimaneutralitet til 2045. Erfaringen fra Storbritannien er, at diskussionen bliver mere fokuseret, så snart det anerkendes, at alle sektorer skal sætte kurs mod nulemission i løbet af få årtier. Strategien bør udmøntes gennem et forpligtende samarbejde på tværs af myndigheder med centrale virkemidler og kompetencer ift. transport, mobilitet, klima og tilgængelighed.

### **2) Anerkend kommunernes potentiale og rolle i at fremme transportens dekarbonisering, herunder både tiltag som direkte understøtter den nationale implementering og tiltag der trækker på kommunernes egne forudsætninger og virkemidler og det lokale demokrati.**

I både Storbritannien og Sverige anerkender Regering og Parlament klart, at den lokale indsats forankret i det lokale demokrati er vigtig for at nå de nationale klimamål. Dette gælder også konkret for kommunernes og regioners roller i omstillingen af transport og mobilitet.

For eksempel har Storbritannien formuleret en samlet strategi for transportsektorens dekarbonisering med seks 'ben'. Et af benene handler om hvad der kaldes 'Place-Based Decarbonisation' (PBD), altså klimaomstilling som tager afsæt i de lokale forudsætninger og muligheder og det lokale demokrati. Her understøtter staten ved eksempelvis at medfinansiere udrulningen af lokalt udarbejdede transporthandlingsplaner, hvor der er opstillet lokale klimamål. Det er påvist at PBD-tilgangen i nogle tilfælde kan levere CO<sub>2</sub>-reduktioner mere effektivt end 'one-size-fits-all' nationale indgreb.

I Danmark ses ikke mange tegn på en tilsvarende anerkendelse af det lokale niveau, og der bruges formentlig af samme grund ikke mange centrale ressourcer på at belyse hvor og hvordan den lokale indsats kan levere relevante bidrag, og hvor den vil være mindre hensigtsmæssig. Det anbefales derfor, at en national strategi bygger på analyser af de lokale muligheder og potentialer for at bidrage til CO<sub>2</sub>-reduktionen samt muligheder for at udnytte disse, bl.a. med afsæt i internationale analyser og erfaringer.

### **3) Etabler et nationalt støtteprogram til lokal klima- og mobilitetsplanlægning i samklang med den europæiske strategi for at fremme Sustainable Urban Mobility Planning.**

Det er afgørende at viden omsættes i handling. I EU forhandles der aktuelt om en regulering hvorefter alle større byer i Europa skal udarbejde grønne mobilitetsplaner, såkaldte Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP). Forslaget er, at de enkelte lande opstiller nationale rammer, vejledninger og støtte, så indsatsen tilpasses national lovgivning, planlægningstradition og erfaring. I en dansk sammenhæng bør staten forankre ordningen i den kommende nationale mobilitetsplan, og samtidig bygge på det arbejde som allerede er etableret gennem DK2020-klimaplanerne og andre danske og Europæiske initiativer. Det vil være naturligt at skelne mellem hvad der kræves for at levere bæredygtig mobilitet i fx hovedstaden/Fingerplanområdet, de 4-5 andre større byer, og de mindre bysamfund.

### **4) Giv rygstød til samlede lokale handlingsplaner ved at samle eksisterende puljestøtteordninger og lokale infrastrukturbidrag på transportområdet. i mere langsigtede støttepakker med fokus på handlingsplaner for bæredygtig og klimaneutral mobilitet.**

I Folketinget er der gennem de senere år indgået en lang række politiske aftaler om transport. I mange af aftalerne indgår forskellige puljer og støtteordninger rettet mod kommuner og regioner, fx til at støtte projekter indenfor busfremkommelighed, cykling eller opladning til elbiler. Puljernes emnemæssige fokus, størrelse, ansøgningsvilkår er meget forskellige, og de er ikke koblet til hinanden.

Som alternativ bør overvejes at samle støtte til lokal bæredygtig og klimaneutral transport i større pakker hvor støtten gives til projekter indenfor samlet lokal handlingsplan med fælles mål for klima, miljø og mobilitet. Det ser man fx i Sverige, med en omfattende støtteordning kaldet 'Stadsmiljöavtal'. I denne ordning indgår stat og kommune(r) en aftale om en bred transportindsats fremover. Kommunen bevilges midler til konkrete grønne trafikinvesteringer (fx busbaner og cykelstier) hvis de samtidig selv tilrettelægger fx effektiv byplanlægning, byfortætning langs grønne mobilitetskorridorer eller tiltag der dæmper biltrafik og parkeringsbehov. En betingelse er at kommunerne monitorerer og evaluerer indsatsen. England, er på vej med rammer for nye Local Transport Plans med klimafokus.

Fordele ved en samling af puljer kunne bl.a. være, at nationale midler bruges til at fremme fælles mål og bedre udnyttelse af ressourcer, og at kommunerne ikke hele tiden skal skrive nye ansøgninger til nye ordninger, hvilket både er administrativt tungt og kan føre til i 'stop-and-go' planlægning.