

### 3. Klimamålsætninger og CO<sub>2</sub>-beregninger i mobilitetsplaner

#### Tema: Mobilitet, Klima og ressourcer

Som en del af DK2020 forløbet skal hver kommune udvikle en ambitiøs lokal klimahandleplan. Det betyder bl.a. at kommunerne udarbejder klimamålsætninger, bl.a. vha. mobilitetsplaner der understøtte mobilitetsmønstre som reducerer antallet af ture kørt i personbiler, samt fremme af bæredygtige transportformer, for at reducere udledning af CO<sub>2</sub>. Som et led heri, afrapporterer landets kommuner og følger nøje deres CO<sub>2</sub>-regnskaber.

For at nå i mål med kommunernes klimamålsætninger inden for mobilitetsområdet kræves der dog en bred vifte af kommunalpolitiske værktøjer under de nuværende nationale forudsætninger. Der er en historisk tradition for at gøre brug af virkemidler, som kan klassificeres som "gulerødder", hvor stat og kommuner igennem positive incitamenter forsøger at påvirke befolkningens transportadfærd ad frivillighedens vej ved at fremme alternativerne til privatbilisme uden at belaste denne nævneværdigt. Med det øgede fokus på opfyldelse af CO<sub>2</sub>-målsætninger er der tilmed opstået en stor interesse for omlægning til elbiler, som tæller godt i kommunernes regnskaber, men som udelukkende baserer sig på scope 1 og 2. Det er imidlertid ikke nok blot at omlægge bilflåden til fossilfri brændstoffer, hvis vi på landsplan skal komme i mål med de nationale målsætninger om CO<sub>2</sub>-reduktion.

Nærværende oplæg ønsker at præsentere erfaringer fra tidligere arbejde med CO<sub>2</sub>-beregninger af en kommunal mobilitetsplan. Endvidere vil indlægget indlede til en diskussion af, hvor dette har sine styrker og svagheder, og hvordan vi ved at anerkende kompleksiteten, evaluere nøjagtigheden og fremme gennemsigtighed kan arbejde hen imod mere effektive og troværdige vurderinger, der styrker vores bestræbelser på at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen i transportsektoren. Dette vil også forbedre mulighederne for at sammenligne på tværs af kommuner. Oplægget vil være relevant for alle, som arbejder med bæredygtig mobilitet i kommunerne, og som står overfor en række udfordringer de kommende år med at sikre en sund omstilling af transporten og samtidig realisere politiskbeslutede målsætninger.

Oplægget taget udgangspunkt i Odense Kommune. Odense Kommune har for nylig udmærket sig ved at igangsætte et omfattende arbejde med en ambitiøs, grøn mobilitetsplan. Planen har til formål at reducere kommunens CO<sub>2</sub>-udledning med 46% inden 2030 og opnå en elbilandel på 40%.

Med udgangspunkt i Odense Kommunes ambitiøse målsætning om omstilling af bilparken til 40% elbiler på blot syv år, da vil denne omstilling imidlertid ikke være tilstrækkelig alene til at nå den overordnede målsætning, men vil blot udgøre omkring 65% af den ønskede reduktion. Det er derfor nødvendigt at supplere mobilitetsplanerne med virkemidler og initiativer, som rækker ud over fremme af elbiler, men ligeledes implementere virkemidler, som indeholder de største potentiale for reduktion af CO<sub>2</sub>.

**Anne Gedved Christoffersen, afdelingschef, NIRAS**

**Line Røjkjær Rasmussen, konsulent i bæredygtig mobilitet, NIRAS**