

Københavns Kommune snyder på CO₂-vægten

Skrevet af: Kjeld A. Larsen 12. maj 2009

I løbet af perioden for Københavns Kommunes klimaplan - 2005 til 2015 - igangsættes to fyrtårne på transportområdet: Nordhavnsvejen og Metroringen. Begge vil få enorm betydning for drivhusgasudslippet. Problemet er bare, at kommunen 'glemte' at modregne disse udslip i sin klimaplan.



Fra den 14. april til 15. maj 2009 har Københavns Kommune et 'Udkast til Klimaplan' til høring. Ambitionerne for at nedbringe CO₂-udslippet er store. På transportområdet planlægges for perioden 2005 til 2015 en CO₂-reduktion på 50.000 tons, fra 533.600 til 483.610 tons, dvs. en reduktion på i alt 10 pct.

Transporten står for 21 pct. af den samlede CO₂-udledning inden for det areal, som omfatter Københavns Kommune, og heraf udgør udledningen fra vejtrafikken hele 74 pct.

Klimaplanen har karakter af et virkemiddelkatalog, som omfatter en lang række forslag til nedbringelse af drivhusgasudslippet inden for seks indsatsområder, heriblandt transportsektoren. Virkemiddelkataloget inden for transportområdet omfatter 15 punkter, hvoraf de to første har overskriften 'Alternativer til bilen' og 'Begrænsninger af biltrafik': Men det er ikke ligefrem begrænsning af biltrafikken, som præger kommunens trafikpolitik, tværtimod.

Set fra en klimasynsvinkel er Københavns Kommunes trafikpolitik en katastrofe. Nye indfaldsveje - specielt konstruktionen af Nordhavnsvejen - bidrager til vækst i den CO₂-belastende biltrafik. Blot formlen en tredjedel til hver overholdes i forbindelse med nye byudviklingsområder, dvs. en samtidig satsning på cykling, kollektiv trafik og biltrafik, så betragtes udviklingen som fornuftig, men mere af alt, specielt biltrafik, fører jo til ganske megen trafikforøgelse og drivhusgasudslip.

Anlægsfasen

Det afspejler sig bl.a. i den anvendte fremskrivning af biltrafikken for Københavns Kommune: vejtrafkarbejdet vil stige med 26 pct. fra 2004 til 2030, dvs. med en årlig stigning på 0,9 pct. Bilejerskabet i Københavns Kommune for perioden 2006 til 2015 forventes at stige med ca. 20.000.

Høringsperioden for såvel Nordhavnsvejen som Metroringen er afsluttet for nylig. Det er prisværdigt, at der i VVM-redegørelser (vurdering af virkninger for miljøet, red.) nu også foretages beregninger af drivhusgasudslip i forbindelse med projekters anlægsfase. Dette gælder for 'Nordhavnsvej VVM-redegørelse og miljøvurdering' fra januar 2009 og for 'Cityringen VVM-redegørelse og miljørapport' fra maj 2008. I forbindelse med anlægsfasen skabes voldsomme mængder af CO₂, jo mere jo længere tunnelstrækningen bliver.

De udledte CO₂-udslip ved de alternative løsningsforslag for den planlagte konstruktion af Nordhavnsvejen tillige med udslip ved anlæg af Metrocityringen er opsummeret i tabeloversigten nederst på denne side.

Et realistisk billede

VVM-redegørelsen for Nordhavnsvejen går noget stille med dørene, hvad angår beregning af udslip i forbindelse med Projektforslag B, idet det er umuligt at aflæse CO₂-udslippet uden indhentning af en læsevejledning og yderligere information hos den kommunale forvaltning. De store udslipsmængder for Metroringen på i alt 380.000 over en fem-års byggeperiode skyldes det omfattende tunnelbyggeri, hvortil anvendes store mængder cement, jern, el og diesel. Udslipsmængderne er så sandelig enorme, når man påtænker, at Københavns Kommunes målsætning for reduktion af CO₂ fra transportsektoren inden år 2015 er på 50.000 tons.

I forvaltningssprog lyder det lidt mindre dramatisk, f.eks. i forbindelse med Nordhavnsvejprojektet: "På den baggrund kan det konkluderes, at anlægsarbejdet giver anledning til en ikke helt ubetydelig merudledning af CO₂."

I et notat fra DSB fremgår det tillige, at Nordhavnsvejen forventes at fjerne passagerer fra S-tog og Nordbanen, både i anlægsfasen på grund af driftsforstyrrelser og på længere sigt.

Hvorfor fremlægger kommunen mon ikke disse udslipstal for borgerne i sin klimaplan, så vi har et mere realistisk billede af byens kommende trafikudvikling, og dermed hvordan vi bør handle for at nedbringe drivhusgasudslippet?

Alle de andre gener

Dertil kommer alle de øvrige gener i den lange anlægsfase: overskridelse af grænseværdier for støj og forurening, rystelser af boliger og kulturarv, opgravning af lig, fældning af træer og rydning af plantedække, byggerod og inddragelse af en række af byens smukkeste rum.

I tilfældet Metroringen vil projektet efter færdiggørelsen i 2018 ikke føre til en reduktion af drivhusgasudslippet sammenlignet med basisfremskrivningen 2015 uden Metroring: forskellen beregnes til en status quo i form af en reduktion på beskedne 0,2 pct. Metroringen betyder først og fremmest en omlægning af trafikken, specielt en reduktion af bustrafikken med ca. 50 pct. Metroringen kan ikke bidrage til reduktion af den biltrafik, som især plager kommunens indbyggere, nemlig den ude fra kommende pendlertrafik. Ringen tilgodeser alene centralkommunernes interne trafikproblemer: nedbringelse af trængselsproblemerne på overfladen, således at der skabes plads til endnu flere biler, såvel pendlerbiler som forøget bilejerskab blandt kommunens borgere.

Hvad siger studiekredsen

Drivhusgasudslip og luftforurening kan ses som et resultat af industrisamfundets måde at udvikle byen og dens transportformer på: anvendelsen af utrolig megen jernbeton, el og diesel. Det er egentlig paradoksalt, at det postindustrielle samfund ikke er nået længere på byudviklingsområdet hvad angår udvalget af byggematerialer og transportformer beroende på massiv anvendelse af fossile brændsler.

Hvad er alternativerne til den bilbaserede trafikpolitik?

Høringsperioden skulle helst boble over med begejstrede trafikprojekter, som kan hjælpe kommunen med at bringe klimaplanen i hus: Projekter som tager udgangspunkt i mere bæredygtige forslag med vægten lagt på den kollektive trafik, og selvfølgelig en lang række tiltag på cyklistområdet, et område som også er højt prioriteret i kommunens klimaplan.

En studiekreds, bestående af en række organisationer, herunder Rådet for Bæredygtig Trafik, er i gang med sit høringssvar til kommunens klimaplan, og vi skal nok komme med en lang række forslag baseret på mere kollektive løsninger. Kommunen har brug for en bredere vifte af bæredygtige trafikløsninger, så det er bare om at komme i gang med bidrag.

Kjeld A. Larsen er formand for Rådet for Bæredygtig Trafik
Source URL: <http://www.information.dk/190807>