

Bæredygtig mobilitet og transport i det globale syd: Sæt danske kompetencer i spil

CO₂-udledningen fra den stærkt stigende transport i det globale syd eliminerer næsten hele den klimamæssige gevinst, som overgangen til elbiler og mere effektive transportsystemer i det velstående nord forventes at levere frem mod 2050. Derfor skal overførslen af viden om bæredygtig byudvikling og mobilitet fra danske kommuner og fagmiljøer til byer i det globale syd opprioriteres i dansk udviklingspolitik.



Af seniorkonsulent
**Henrik
Gudmundsson,**
Fremtidens Mobilitet, CONCITO

Befolkningstilvækst, urbanisering og motorisering i det Globale Syd skaber i disse år en voldsom udvikling i transportomfanget. Som følge af svag planlægningskapacitet og de fossile brændstoffers dominans ser vi ind i en nærmest eksplosiv udvikling i forurening og CO₂-udledning. CONCITO har i en ny analyse set på de kritiske tendenser i mobiliteten og undersøgt, hvad velstående lande som Danmark gør for at bistå med planlægning og investeringer i bæredygtig mobilitet. Analysen afdækker et alarmerende fravær.

Manglende transport koster liv og udvikling

Lige nu mangler næsten 1 milliard mennesker i det Globale Syd adgang til noget så elementært som en stabil transportforbindelse til arbejde, skole, marked og sundhedstjenester, med de eskalerede klimaforandringer øges udfordringerne dag for dag. Mangel på rimelige forbindelser rammer især millioner af kvinder i fattige lande, som hindres i at søge lønnede jobs, ligesom udsatte børn afskæres fra skolegang og sundhedspleje. Samtidig er de veje, som faktisk findes, til gengæld livsfarlige at færdes på, hvilket bl.a. betyder, at trafikdrab i mange udviklingslande er den hyppigste dødsårsag i aldersgruppen fra 5 og 30 år. Sundheden forværres yderligere af luftforurening, der nu er opgjort som den næst-vigtigste dødsårsag efter fejlnæringer for børn under 5 år.

Stærkt stigende energiforbrug til transport

I disse år søger millioner til byerne, som særligt i Afrika udvikler sig eksplosivt, uplanlagt og kaotisk. Det resulterer i en voldsom vækst i behov for transport, som altovervejende må ske til fods eller med fossilt drevne og ofte tekniske forældede køretøjer, herunder motorcykler og ramponerede minibusser. I en omfattende analyse af udviklingen i 6.000 afrikanske byer forudser et internationalt forsker-team, at byernes energibehov alene til transport vil

tredobles frem mod 2050, hvis ikke det lykkes at få byspredning og transport under kontrol¹. Og ifølge OECD-tænketanken International Transport Forum, risikerer CO₂-udledningen fra den stærkt stigende transport i det globale syd at eliminere næsten hele den klimamæssige gevinst, som overgangen til elbiler og mere effektive transportsystemer i det velstående nord forventes at levere frem mod 2050².

Bæredygtig transport og verdensmålene

Tilvejebringelse af bæredygtige, klimaneutrale og robuste transportsystemer i det globale syd er derfor en gigantisk opgave af global betydning. Det vil være nødvendigt for at opfylde mange af de 17 verdensmål om bl.a. afskaffelse af fattigdom, forbedring af sundhed, fremme af ligestilling mellem kønnene, omstilling mod bæredygtig energi, bæredygtige bysamfund og produktions- og forbrugsmønstre. Samtidig er det vitalt for at opnå Parisaftalens klimamål, som både handler om at minimere CO₂-udledningerne, sikre tilpasning til de klimaforandringer som allerede er i gang og tilvejebringe kapital til at finansiere både reduktion og tilpasning i det globale syd.

Bistandsindsats uden fokus på mobilitet

Men desværre er både planlægningskapacitet og finansielle ressourcer til at investere i grøn og tilgængelig mobilitet for alle udprægede mangelvare i mange lavindkomstlande. Det samme gælder uheldigvis også i ret stort omfang det engagement, som det globale nord lægger for dagen i deres samspil med disse lande. I CONCITO's aktuelle analyse *The importance of Sustainable Mobility to Climate and Development – Is Denmark ready to play a part?* afdækker vi således, hvordan transport i dag behandles ret stedmoderligt i den internationale bistandsindsats, hvor ikke mindst Danmark glimrer ved alarmerende fravær.



Scan
QR-koden
og læs hele
rapporten





FOTO: AMANUEL SILESHI

Inkluder bæredygtig transport og robust infrastruktur som fokusområde i dansk udviklingspolitik

Regeringen har besluttet at fremlægge en ny udviklingspolitisk strategi for Danmark i 2025. CONCITO anbefaler, at Regeringen bruger strategien til at bringe en række udviklingspolitiske instrumenter i spil ift. bæredygtig byudvikling og transport, herunder

- at engagere de danske transport- og planmyndigheder i de sektorsamarbejder med udviklingspartnerskabslande som Udenrigsministeriet allerede finansierer på andre områder
- at afdække om der kan skabes klynger af danske virksomheder indenfor relevante kompetenceområder (fx byplanlægning, sikker cykel- og ganginfrastruktur, elektrificering, logistik, havneterminaler, mv.) som kan understøtte samlet markedsudvikling
- at styrke indsatsen for at øge overførslen af viden indenfor bæredygtig byudvikling og mobilitet fra danske kommuner og fagmiljøer til byer i det globale syd.

Gå ind i det internationale samarbejde om bæredygtig transport i regi af FN mv.

Der har i de senere år været stærkt stigende international opmærksomhed på behovet for udvikling af og omstilling mod bæredygtig transport i det globale syd. I 2023 vedtog FN's generalforsamling at udpege perioden 2026-2036 som FN's årti for bæredygtig transport. CONCITO anbefaler, at Regeringen

- aktivt bidrager til at sætte dagordnen for det globale FN-årti med fokus på planlægning, fattigdomsbekæmpelse, klima, bæredygtighed og kvinders muligheder
- giver støtte til relevante multilaterale initiativer indenfor bæredygtig transport som fx MobiliseYourCity (MYC), der støtter udviklingen af bæredygtige mobilitetsplaner i bl.a. Afrika, og ACTIVE-programmet, som sigter til at uddanne 10.000 specialister i cykelplanlægning
- bistår lavindkomstlandene med at opstille nationale mål og strategier for bæredygtig transport i de nationale klimaplaner, som i løbet af det næste år skal meldes ind til FN's klimakonvention
- bruger Danmarks kommende EU-formandskab i anden halvdel af 2025 aktivt til at styrke EU's bistand og investeringer i grøn mobilitet og bæredygtige transportkorridorer.

Under 0,5 procent af bilateral dansk udviklingsbistand går således til transportområdet. Mere kvalitativt afdækker vi, hvordan de potentielt katastrofale samspil mellem uplanlagt byudvikling, utilstrækkelig infrastruktur og forældede transportsystemer stort set ikke adresseres i de foreliggende politikker og strategier på området.

Sæt danske kompetencer i spil

Dette undrer os i høj grad i CONCITO, hvor vi vurderer, at Danmark rent faktisk råder over store og vigtige kompetencer og ressourcer indenfor flere områder, der kunne bidrage til at håndtere netop disse udfordringer i mange af de lande i det Globale Syd, som Danmark indgår i udviklingspartnerskaber med.

Det gælder fx rådgivning og planlægning indenfor brede områder som byudvikling, aktiv og kollektiv mobilitet, logistik, resilient infrastruktur og befolkningsinddragelse, hvor i hvert fald i mange internationale aktører ser op til niveauet i Danmark. CONCITO opstiller på den baggrund en række anbefalinger til den danske regering. Ovenfor er nogle af de vigtigste. Alle 19 anbefalinger kan læses i selve analysen,

CONCITO har lavet analysen i samarbejde med Holger Dalkmann, Sustain 2030.

¹ Prieto-Curiel, R., Patino, J. E., & Anderson, B. (2023). Scaling of the morphology of African cities. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 120(9). doi.org/10.1073/pnas.2214254120

² ITF Transport Outlook 2023. International Transport Forum, OECD, Paris, itf-oecd.org/sites/default/files/docs/itf-transport-outlook-2023-launch.pdf