

UDKAST
11. sep. 2020

[Regeringen]
[Danske Regioner]

Overliggeraftale om klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik

Regeringen har sat en ambitiøs, grøn målsætning om at reducere udledningen af drivhusgasser med 70 pct. i 2030 set i forhold til niveauet i 1990. For at nå dette mål skal transportsektoren også yde sit grønne bidrag. Regionerne deler denne ambition.

En betydelig del af den grønne omstilling i den kollektive transport foregår lokalt hos kommuner og regioner i samarbejde med trafiksekskaberne.

Den offentlige kollektive bustrafik leverer årligt ca. 8,7 mio. køreplantimer på landsplan, kørt af i omegnen af 3.330 busser. Den regionale bustrafik udgør 30 pct. af disse køreplantimer, og er dermed en central faktor i omstillingen af den kollektive bustrafik.

Den regionale bustrafik binder byer og lokale knudepunkter sammen, og er karakteriseret ved længere ruter, der går på tværs af kommunegrænser. Dette kan gøre det sværere at finde løsninger i forbindelse med grøn omstilling. For at understøtte den grønne omstilling af den regionale bustrafik besluttede regeringen, Radikale Venstre, Socialistiske Folkeparti, Enhedslisten og Alternativt med aftale om "Grøn buspulje til regionale busser og øer" af 22. april 2020 at udmønte 75 mio. kr. på finansloven for 2020 til den regionale bustrafik.

Over 80 procent af de regionale busser kommer i udbud frem mod 2025. Det betyder, at de beslutninger, der træffes nu, er afgørende for, hvilke busser der kører i 2030'erne.

Regionerne har ligeledes ansvaret for lokalbanerne, som bidrager med 11,3 mio. togkilometer om året. Også her er der et stort potentiale i forhold til den grønne omstilling. Regeringen og regionerne planlægger batteridrift på lokalbanerne.

Regionale målsætninger for omstilling til grøn kollektiv transport

Fælles for de bilaterale aftaler er, at regionerne som minimum forpligtiger sig nedenstående.

Den regionale bustrafik

For den regionale bustrafik forpligter regionerne sig til:

- CO₂-neutrale eller nulemissionsbusser (biogas, biodiesel, el eller brint) i alle nye udbud af busser på regionale ruter fra 2021.

Målsætningen gælder allerede fra 2020 i Region Nordjylland. For Region Sjælland og Region Hovedstaden gælder målsætningen fra 2022.

Regionernes målsætninger for omstilling af den kollektive bustrafik til el er under forudsætning af, at afgiftslempelsen til minimumssatsen for el til elbusser fastholdes.

Lokalbanerne

Regionerne har siden overtagelsen af lokalbanerne i 2007 arbejdet for at styrke den regionale kollektive trafik ved at skabe bedre sammenhæng mellem lokalbanerne og den øvrige kollektive trafik.

Med ambitioner om en mere klimavenlig togdrift og øget samdrift mellem regionernes og statens baner vil det grønne alternativ styrkes. Desuden er parterne enige om, at potentialet i fælles indkøb af materiel skal undersøges. For så vidt angår tog på lokalbanerne forpligtiger regionerne sig til:

- Fra 2021 at indkøbe klimavenligt togmateriel (eks. batteritog eller brinttog), når dieseltog skal erstattes på lokalbanerne.
- At sikre samdrift mellem lokalbaner og statslige regionalbaner.

Regionale mobilitetsstrategier

Regionerne udarbejder regionale mobilitetsstrategier, der har fokus på at skabe et sammenhængende transportsystem og bidrage til at løse lokale og regionale transportudfordringer. Strategierne er udarbejdet i samarbejde med kommunerne og lokale aktører. Regionernes mobilitetsstrategier giver et fælles overblik og forståelse af de trafikale udfordringer i Danmark og styrker samarbejdet mellem aktørerne regionalt.

Med de regionale mobilitetsstrategier ønsker regionerne at bidrage til statens kommende grønne mobilitetsplan og pege på prioriteringer, som regionerne finder centrale i de enkelte dele af landet i forhold til at skabe trafikal sammenhæng og styrke borgernes samlede mobilitet i Danmark.

Intern transport og patientbefordring

Regionerne har mange interne logistik- og transportopgaver, der varierer fra transport af eksempelvis sundhedsfaglige artikler og blodprøver til klinisk risikoaffald. Regionerne står desuden for transport af patienter til og fra behandlingssteder, og er store arbejdspladser med et stort behov for medarbejdertransport. Regionerne forpligter sig til:

- At ny-leasing og ny-indkøb af regionale personbiler skal være nulemission fra 2025.

Målsætningen gælder allerede fra 2020 i Region Hovedstaden. Målsætningen gælder fra 2021 i Region Nordjylland. Målsætningen omfatter ikke Region Sjælland, som vil udarbejde en plan for denne målsætning senest i 2021.

- At minimum 75 pct. af ny-leasede og ny-indkøbte regionale vejgående køretøjer¹ skal anvende et CO₂-neutralt drivmiddel eller være nulemission fra 2024. (Tidspunkt skal afklares med regionerne)

Målsætningen gælder ikke Region Midtjylland og Region Syddanmark, hvor man arbejder efter en 100 pct. CO₂ målsætning i 2030. Målsætningen gælder endvidere ikke Region Sjælland, som vil udarbejde en plan for denne målsætning senest i 2021.

Cykeltrafik

Gang og cykel er vigtige transportformer til kortere rejser samt til at skabe sammenhæng i transportkæden. De aktive transportformer er samtidig vigtige i forhold til den grønne omstilling og for at imødegå den stigende inaktivitet og de medfølgende sundhedsrisici.

¹ Med vejgående køretøjer menes store personbiler, små varebiler, store varebiler/ladbiler og lastbiler. Ambulancer er undtaget.

Med fokus på tværkommunale løsninger arbejder regionerne for en styrket cykeltrafik eksempelvis i form af supercykelstier. Regionerne forpligter sig til at arbejde for:

- At den negative udvikling i cykeltrafikkens andel af pendlerture vendes således, at andelen af pendlerture på cykel skal stige med 20 procent frem mod 2030 ifht. niveauet i 2019, og at cyklede kilometer skal stige med 20 procent frem mod 2030.

Unge transportvaner

Andelen af unge på 16-24 år, der bruger kollektiv transport, cykel og gang er faldende, mens brugen af privatbil i aldersgruppen er stigende. Både regionerne og regeringen er optaget af at vende denne udvikling.

Derfor forpligter regionerne og regeringen v. transportministeren sig til:

- At foretage en analyse af de unges transportvaner (16-24 år) og hvad der kan få flere unge til at cykle, gå eller tage den kollektiv trafik i stedet for bilen.

Klimasamarbejdsaftalerne om grøn kollektiv trafik indeholder særskilte regionale målsætninger inden for hver af de ovennævnte områder bustrafik, lokalbaner, intern transport og patientbefordring samt cykeltrafik. Disse øvrige aftaleelementer kan ses i de bilaterale aftaler indgået mellem den pågældende region og regeringen.

Rammevilkår og handlerum for grøn omstilling

Klarhed om rammevilkår og handlerum for regionerne medvirker til at understøtte og accelerere den grønne omstilling. I dialogen om klimasamarbejdsaftalerne med regionerne har transportministeren tilkendegivet, at regeringen fortsat vil have fokus på at understøtte den grønne omstilling af den regionale bustrafik. I tillæg forpligter regeringen v. transportministeren sig til:

- At der sker en permanent mulighed for afgiftslempelse til minimumssatsen af elektricitet, der anvendes i elbusser.
- At arbejde for, at CO₂-neutrale regionale busser i en begrænset periode kan køre i eventuelt kommende nulemissionszone i de større byer.

I forbindelse med dialogen om klimasamarbejdsaftalerne har regionerne opfordret regeringen til at arbejde for, at der sikres god adgang til offentlig tilgængelige ladestandere i hele landet. Dette gælder i særdeleshed uden for byerne og langt fra motorvejsnettet, hvor ladeoperatørerne ikke umiddelbart har kommerciel interesse i at etablere ladestandere.

Opfølgning

Parterne mødes årligt med henblik på en løbende dialog om status for aftalerne.