

**Overliggeraftale om  
klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik  
mellem regeringen og Danske Regioner**

**10. december 2020**

## **Overliggeraftale om klimasamarbejdsaftaler om regional 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 ca. 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. Samtidig er det ikke hensigten, at den grønne omstilling skal påvirke serviceniveauet i den regionale bustrafik. 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 pct. 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 potentiale i forhold til den grønne omstilling. Regeringen og regionerne planlægger batteridrift på lokalbanerne. I aftalen om regionernes økonomi for 2021 fremgår: "En analyse fra 2017 viser variation i driftsudgifterne til og vedligeholdelsesstanden af infrastrukturen på lokalbanerne. Danske Regioner noterer sig i den forbindelse, at regeringen planlægger at drøfte de fremtidige statslige investeringer i infrastruktur, og at regeringen forud herfor har noteret sig tilstanden på privatbanerne."

### **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:

- CO<sub>2</sub>-neutrale eller nulemissionsbusser (eksempelvis 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. Desuden er det en forudsætning for regionernes målsætninger, at den økonomiske ramme er til stede, og at det er teknisk muligt.

#### 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 fælles ambitioner om en mere klimavenlig togdrift og, om muligt, 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.

### 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 trafikalt 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 og 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 køretøjer<sup>1</sup> skal anvende et CO<sub>2</sub>-neutralt drivmiddel eller være nulemission fra 2024.

Målsætningen gælder fra 2025 i Region Nordjylland. Målsætningen gælder ikke Region Midtjylland og Region Syddanmark, hvor man arbejder efter at alle regionale vejgående køretøjer skal være CO<sub>2</sub>-neutrale 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.

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

---

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

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

### **Bilaterale regionale klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik**

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**

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. Hensigten med aftalen er ikke at påvirke serviceniveauet i den kollektive trafik. I tillæg forpligter regeringen v. transportministeren sig til:

- At arbejde for, at der ved en revision af energibeskatningsdirektivet gives en permanent mulighed for afgiftslempelse af elektricitet, der anvendes i nulemissionsbusser. Opnås dette ikke, vil regeringen og regionerne drøfte andre løsninger i den årlige opfølgning på klimasamarbejdsaftalerne.
- At arbejde for, at CO<sub>2</sub>-neutrale regionale busser i en begrænset periode kan køre i eventuelt kommende nulemissionszoner i de større byer.
- At Transport- og Boligministeriet i samarbejde med Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet udarbejder en analyse af prisstrukturer for offentligt tilgængelige ladestandere, som bl.a. skal afdække mulighederne i praksis for ad hoc-opladning uden abonnement, interoperabilitet af ladeoperatørernes betalingssystemer og prissætning. jf. også den politiske aftale af 3. april 2020 om udmøntning af pulje til grøn transport 2020.

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.