

KTF Transmission: Klimasamarbejdsaftaler sætter fart på grøn omstilling af kollektiv busstrafik

Af: Mikael Hansen

Aftaler mellem transportministeriet og 24 kommuner og 5 regioner gør 64 procent af den kollektiv busstrafik CO2 neutrale inden for de kommende få år, og flere aftaler er på vej. Det fremgik af et webinar den 19. april 2021.

En to år gammel politisk aftale satte 2030 som deadline for den grønne omstilling af de anslået 3400 rutebusser i Danmark. Meget tyder på, at målet kan nås endda flere år tidligere. Allerede prisudviklingen på elbusser og markedsudviklingen for elbusser, gasbusser og HVO-brændstoffet har sat mere fart i den grønne omstilling af busstrafikken, end de fleste havde forestillet sig for få år siden.

Et webinar den 19. april, arrangeret af Kollektiv Trafik Forum og Dansk Byplanlaboratorium, gav en status for et politisk initiativ fra finansloven for 2020, som dels afsatte en pulje på 75 millioner kroner til grøn omstilling af regionale busser og ø-busser, dels introducerede klimasamarbejdsaftaler mellem Transportministeriet og de enkelte kommuner og regioner med det hovedformål at fremme introduktionen af emissionsfri og CO2-neutrale teknologier i den kollektive busstrafik. Grøn omstilling af kommunernes og regionernes øvrige transportopgaver indgår også i aftalerne.

Afdelingschef Claus Andersen, Transportministeriet, gav på webinarret en status for klimasamarbejdsaftalerne med foreløbig 24 kommuner.

-Den kollektive busstrafik står kun for 1,5 procent af den samlede CO2-udledning fra transport, så hvorfor satse på hårdt på grøn omstilling på dette? spurgte Claus Andersen retorisk og gav selv svaret:

-Grøn omstilling af kollektiv trafik ses politisk som en murbrækker for den grønne omstilling generelt, og ses også som et vigtigt argument for at flytte trafik fra privatbiler til kollektiv trafik.

Klimasamarbejdsaftaler

Claus Andersen fortalte videre, at formålet med klimasamarbejdsaftalerne er at accelerere den grønne omstilling ved at indgå forpligtende aftaler med de enkelte kommuner og regioner. Han uddybede:

-Når man indgår en aftale, skal begge parter selvfølgelig yde noget, og staten forpligter sig til at sikre en permanent lav elafgift til elbusser. Desuden lover staten at etablere offentlige ladestander til el-køretøjer, og i aftalerne med regionerne er det sat gang i en bred undersøgelse af unges transportvaner.

Claus Andersen er stolt af, at der i 2020 blev indgået klimasamarbejdsaftaler med seks af de største kommuner samt de fem regioner. Allerede nu er der indgået klimasamarbejdsaftaler med 24 kommuner og alle fem regioner. Han uddybede:

-Kommunerne lovede, at alle nye bybusser skal være emissionsfrie og alle nye lokale busser skal være CO2-neutrale fra 2021.

-Der er flere aftaler på vej, men allerede nu kan vi konstatere, at 64 procent af rutebusserne er omfattet af aftalerne og derfor bliver emissionsfri eller CO2-neutrale i løbet af få år. Status i september 2020 var, at 12 procent af den kollektive busstrafik kører emissionsfrit eller CO2-neutralt, og det tal stiger hurtigt.

-Den sidste offentlige dieselbus er købt, lyder Claus Andersens optimistiske konklusion. Måske lidt for optimistisk, idet de CO2-neutrale busser, der kører på det syntetiske brændstof HVO, stadig er dieselbusser - rent teknisk set.

Kan klimasamarbejdsaftaler udvides?

Mens der er fuld fart på busområdet, er der tilsyneladende et lidt længere tidsforløb for den grønne omstilling af andre kommunale og regionale køretøjer. Og måske kunne klimasamarbejdsaftalerne udvides med andre områder indenfor transport og mobilitet – blandt andet flextrafik og anden specialkørsel?

Claus Andersen kunne sagtens set perspektivet i dette, men specialkørsels kompleksitet gjorde det sværere at håndtere:

-Det er lidt af et smertensbarn. En flexvogn kører måske først i Gladsaxe men senere på dagen i Køge, og det er trafikskaber, der puljer og koordinerer de enkelte ture, så det er meget sværere at passe ind i aftaler med de enkelte kommuner eller regioner, var hans svar og han fortsatte:

-Men det er absolut med i vores overvejelser, og noget, vi gerne vil bringe med tilbage til forligskredsen.

Et spørgsmål i webinarret gik på, om klimasamarbejdsaftalerne kunne tilpasses kommuner med store landområder. Herning Kommune blev nævnt som eksempel, men mange andre provinskommuner har samme udfordringer.

-Vi er startet med de store bykommuner med stor volumen i den kollektive trafikbetjening, men en tilpasning af vilkårene er da en mulighed, vi skal se på, så aftalerne kan være relevante for endnu flere kommuner, sluttede afdelingschef Claus Andersen, Transportministeriet.

Webinarret havde 19 deltagere og kan genses på adressen <https://www.crowdcast.io/kollektivtrafikforum>