



Beslutningsforslag nr. **B 160**

Folketinget 2015-16

---

Fremsat den 1. april 2016 af Henning Hyllested (EL), Maria Reumert Gjerding (EL) og Søren Egge Rasmussen (EL)

## **Forslag til folketingsbeslutning** om klimatiltag via effektivisering af bustransport og andre trafikale tiltag

Folketinget pålægger regeringen at fremlægge konkrete forslag til, hvorledes en række effektiviseringstiltag af transportsystemet kan bidrage til at reducere trafikken CO<sub>2</sub>-udledning.

## Bemærkninger til forslaget

Dette beslutningsforslag udgør et af flere forslag, som tilsammen udgør en pakke, som sigter på at reducere transportrådets negative klimabidrag. Skiftende regeringer har svigtet ved ikke at gøre en indsats for at reducere transportsektorens negative klimabidrag, selv om det ikke har skortet på rapporter, der gennem årene har peget på konkrete tiltag, der derefter blot er lagt på hylden eller blevet syltet. I dette forslag er fokus på forskellige effektiviserings tiltag, som vil have en positiv klimaeffekt.

I det følgende præsenteres et udsnit af mulige tiltag, som er hentet fra den ikke offentliggjorte rapport fra Transport- og Bygningsministeriet fra 2015 »Roadmap for udfasning af fossile brændstoffer«.

### *Hurtigbusser i nødspor*

Dette tiltag går ud på at indføre hurtigbusruter, der benytter nødsporene på motorvejene. Hensigten er at opnå en forbedring af den kollektive trafik på nogle længere strækninger, der ikke i forvejen betjenes med tog. Hvis man tillader hurtigbusser i nødspor, bliver det mere attraktivt at benytte busser frem for egen bil på særlig de længere ture, og det vil give en netto reduktion i energiforbruget. Endvidere vil det på den korte bane kunne udnyttes til en øget omstilling til vedvarende energi, da det er lettere at omstille køretøjsflåder såsom busser end at omstille personbiler. Tiltaget vil endvidere være trængselsreducerende i et vist omfang, da der bliver mere plads på vejene.

### *Bus Rapid Transit (BRT) i de største byer*

Dette tiltag går ud på at etablere Bus Rapid Transit (BRT) i centrale byområder med særlig stort passagerpotentiale. BRT er en busbetjening, hvor komfort, hastighed og kapacitet omtrent svarer til niveauet for en letbane. Tiltaget reducerer energiforbruget ved at øge overflytningen fra personbiler til kollektiv transport. Som ovenstående forslag vil tiltaget have en positiv effekt på omstillingen til vedvarende energi, da det er lettere at omstille køretøjsflåder såsom busser frem for personbiler.

### *Bedre fremkommelighed, herunder via busbaner og fremrykkede perroner*

Dette tiltag indebærer udbygning med flere busbaner, signalregulering i vejkryds og fremrykkede perroner, hvor busser prioriteres frem for anden trafik. Det vil typisk være relevant i centrale byområder med intensiv busdrift. Tiltaget gør kollektiv transport mere attraktivt og kan dermed øge overflytningen fra anden vejtransport. Også her vil tiltaget have en positiv effekt på omstillingen til vedvarende energi, da det er lettere at omstille køretøjsflåder såsom busser frem for personbiler.

### *Skolebusser*

Skolebusser kan hente og aflevere større grupper af børn og dermed nedbringe antallet af køreture for forældrene.

Skolebusser er på nuværende tidspunkt mest udbredt i udkantsområder, men en større udbredelse har potentiale til at reducere energiforbruget. Der er aktuelt ingen kortlægning af omfanget af skolebusser i dag, og dermed heller ikke af potentialet for at reducere energiforbruget.

Også her vil tiltaget have en positiv effekt på omstillingen til vedvarende energi, da det er lettere at omstille køretøjsflåder såsom busser frem for personbiler.

### *Videreførelse af buspuljer*

Dette tiltag går ud på at forlænge de statslige puljer: fremkommelighedspuljen, der udløb i 2013, og passagerpuljen, der udløb i 2011. En genoprettelse af disse puljer kan medvirke til at fremme hovedsagelig den kollektive busstrafik. Effekten vil være øget overflytning af passagerer til kollektiv transport. Midlerne kan desuden støtte projekter, der direkte støtter udviklingen af transportformer, der kører på vedvarende energi, og dermed fremme omstilling til vedvarende energi.

### *Cykelleasing på time- eller dagsbasis ved stationer*

Tiltaget går ud på at etablere leasing af cykler på time- eller dagsbasis på jernbanestationer. Formålet er at opnå bedre mulighed for at komme fra afstigningsstationen til det egentlige bestemmelsessted og tilbage igen ved hjemrejse. Tiltaget vil sænke energiforbruget og derudover forbedre mobiliteten.

### *Parkér og rejs*

Ved at anlægge parkeringsanlæg med høj kapacitet ved togstationer i oplandet bliver det attraktivt for bilpendlere at parkere bilen ved togstationen og at benytte kollektiv trafik på en del af vejen til f.eks. arbejdspladsen. Tiltaget vil bidrage til at reducere energiforbruget og kan reducere trængslen, hvilket vil have en positiv effekt på mobiliteten.

### *Vognbaner forbeholdt samkørsel*

Med tiltaget anvendes deciderede samkørselsbaner forbeholdt biler med mere end én person. Samkørselsbanerne etableres som udgangspunkt uden at udvide det samlede antal vognbaner. Tiltaget kan skaleres ved f.eks. at tillade samkørsel i busbaner med begrænset anvendelse. Effekten på energiforbruget afhænger af, hvor mange bilister og dermed biler der fjernes fra de andre baner.

### *Kørselsordninger til børnehaver/skole/fritidsaktiviteter*

Fremme af kørselsordninger til børnehaver, skole- og fritidsordninger og fritidsaktiviteter m.m. kan f.eks. ske gennem en forbedret koordinering, mens økonomisk incitamentsfremme også er en mulighed. Ved at erstatte privatbilismen med kørselsordninger kan der opnås energibesparelser.

### *Udbredelse af delebilsordninger*

Et tiltag kan være et pilotforsøg og en oplysningsindsats om delebiler. Det kan involvere et landsdækkende netværk af delebiler, f.eks. ved stationer, og et tiltag med forbedret koordinering og reservation af delebiler. Studier viser, at delebilister samlet set reducerer kørselsforbruget i forhold til en situation uden delebiler.

### *Pålægge kommuner og staten at benytte delebiler som del af bilparken*

Ved at pålægge offentlige myndigheder at benytte eksisterende delebilsordninger eller lave egen delebilsordning kan fleksibiliteten i ordningerne øges og f.eks. give mulighed for, at offentlige biler kan bruges til private formål om aftenen eller i weekenden, når færre offentlige biler er i brug.

### *Pålægge kommuner at oprette delebilsparkeringspladser på centrale P-pladser*

Ved at pålægge kommunerne at oprette delebilsparkeringspladser på centrale p-pladser sikres nem adgang til parkering for delebiler og dermed fremme af brugen heraf.

### *Bedre cykelinfrastruktur i forbindelse med stationer*

Tiltaget har til formål at sikre bedre planlægning af cykelinfrastrukturen omkring stationerne, så der opnås et større opland for den kollektive trafik. Forbedringerne kan f.eks. inkludere bedre cykelstier mellem beboelseskvarterer og stationerne, bedre parkeringsforhold ved stationer og cykelpendlerordninger, hvor arbejdspladser stiller cykler til rådighed for medarbejdernes ture mellem arbejdsplads og station. Tiltaget vil spare på energiforbruget, vil få flere til at vælge den kollektive trafik frem for bilen, samlet set forbedre den generelle mobilitet og bidrage positivt til omstillingen til vedvarende energi.

### *Cykelvenlige arbejdspladser*

Tiltaget går ud på at få virksomheder til at arbejde målrettet med at forbedre medarbejderes, kunders og gæsters muligheder for og incitamentet til at bruge cyklen både på arbejde og i fritiden. Tiltaget vil have samme effekt som ovenstående forslag.

*Skriftlig fremsættelse*

**Henning Hyllested (EL):**

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om klimatiltag via effektivisering af bustransport og andre trafikale tiltag.*

(Beslutningsforslag nr. B 160)

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.