



OFFENTLIG INDKØB AF TRAFIK

Den offentlige sektor spiller en vigtig og drivende rolle i den grønne omstilling. Derfor skal det være et krav til alle offentlige nye indkøb og kontrakter vedr. trafik skal være nul-emissionskøretøjer fra 2020, og at alle biler og varebiler, der kører for det offentlige, skal være nul-emission fra 2030.

CO₂-reduktion

Der er ikke regnet på tiltaget, som betragtes som et understøttende tiltag sammen med kravene til offentlige indkøb og kontrakter.

Tiltaget

Det offentlige har omkring 17.000 biler¹. Alle nye indkøb og kontrakter vedr. indkøb af køretøjer, samt indkøb af transportydelse i det offentlige skal fra 2020 være nul-emissionskøretøjer i det omfang, det er teknisk muligt. Der kan være tungere materiel – gravkøer eller lignende – hvor der endnu ikke er udviklet modeller, der er nul-emission. Kravet skal gælde alt fra personbiler og varebiler til busser og tog.

Ved nye indkøb af tog og eventuelle udbud af togtrafikken skal togene være nul-emission. Hvis togene skal servicere strækninger, der ikke er elektrificeret vil brintdrevne tog være en løsning.

TOGFONDEN DK SKAL GENNEMFØRES

Enhedslisten ønsker, at projekterne i Togfonden DK gennemføres. Derfor afsættes 1,5 mia. kr. årligt i 10 år for at gennemføre anden fase af Togfonden DK.

CO₂-reduktion

Ved at gennemføre af projekterne forventes det, at udledningen af CO₂ reduceres med ca. 0,2 mio. tons årligt. Denne reduktion er medregnet i basisfremskrivelsen, da Togfonden allerede er vedtaget.

Tiltaget

Den kollektive trafik skal være et reelt og attraktivt alternativ til bilen – såvel fossil som nul-emission. Derfor skal Togfonden DKs projekter finansieres og fremskyndes. Projekterne omfatter elektrificering af store dele af jernbanenettet og hastighedsopgraderinger². Togfonden DK blev skabt i 2013 af et flertal i Folketinget bestående af den daværende regering, Dansk Folkeparti og Enhedslisten. Fonden afsatte 28,5 mia. kr. til jernbaneprojekter, herunder timemodellen og elektrificeringen af hovedbanenettet. Den skulle finansieres via beskatning af Nordsøolien. I 2016 stod det klart, at der manglede finansiering, og derfor blev togfondens projekter delt i to – en fase 1 og en fase 2. Fase 1 som omfattede projekter for 15 mia. kr. blev finansieret og fase 2 stod tilbage ufinansieret. Dette efterlader en regning på ca. 15 mia. kr. Togfondens fase 2 betyder blandt andet, at de resterende strækninger i togfonden bliver hastighedsopgraderet. Det drejer sig blandt andet om en ny bane mellem Hovedgård og Aarhus, ny banebro over Vejle fjord og ny bane til Billund.

¹ Energistyrelsen (2014): Analyse af potentialet for el-køretøjer i offentlige flåder, <https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Transport/ens043.pdf>

² Trafikstyrelsen (2018): Togfonden DK, <https://www.trafikstyrelsen.dk/-/media/Dokumenter/06%20Kollektiv%20trafik/05%20Trafikale%20analyser/Publikationer/Togfonden%20DK%20final.pdf>



FLERE OG BEDRE FORBINDELSER I YDEROMRÅDERNE

Der skal afsættes en pulje målrettet de dele af landet, hvor den kollektive trafik er mest mangelfuld. Puljen skal også bruges til at fremme regionernes timemodel, hvor målet er, at 75 % af alle danskere skal kunne komme til et lyntog på under en time. Det betyder flere, hurtigere og mere direkte busser, flere busbaner, forbedret lokalbanedrift og parkér og rejs-anlæg. Puljen kan også understøtte flekstrafik og teletaxaer samt delebilsordningerne.

Puljen skal være på 400 mio. kr. årligt over 5 år, hvor kommuner og regioner kan søge midler fra puljen.

CO₂-reduktion

Tiltaget vil betyde flere vælger de kollektive trafikløsninger frem for personbilen. Fortrængningen af biler er ikke beregnet, men det må forventes at give en mindre CO₂-reduktion.