



GRØNNERE TRAFIK I BYERNE

Skærpede miljøzoner i byerne

Kommunerne skal kunne lave skærpede miljøzoner og nul-emissionszoner. I dag må kommuner, der har større sammenhængende byområder med betydelig trafik, indføre miljøzoner med krav til varebiler og lastbilers udledning til partikler¹. Den mulighed skal alle kommuner have, og de skal selv kunne afgøre afgrænsningen af en miljøzone. Kravet om et større sammenhængende byområde fjernes med andre ord, og det samme gør kravet til trafikmængde. Desuden skal miljøzonerne ikke blot omfatte vare- og lastbiler, men også personbiler, motorcykler og andre køretøjer drevet af fossile brændstoffer. Der skal dog gøres undtagelser for handikapkørsel i det omfang der ikke findes reelle nul-emissions alternativer.

Kommunerne skal selv kunne bestemme kravet til udledning, altså hvilken såkaldt Euronorm køretøjerne skal opfylde. Desuden skal det være muligt for kommunerne at indføre nul-emissionszoner, hvor kun nul-emissionskøretøjer må færdes, ligesom det skal være muligt at indføre zoner, hvor dieselmotorer ikke er tilladt.

CO₂-reduktion

Tiltaget vil med stor sandsynlighed betyde en reduktion i det samlede transportarbejde fra diesel- og benzinbiler. Dette er dog ikke beregnet.

Grønne taxi

Nul-emissionsbiler skal prioriteres ved tildeling af nye taxa-licenser. Desuden skal det fra 2025 være et krav, at kun nul-emissionsbiler må køre taxa-kørsel. For at sikre hurtigere omstilling til el-taxi afsættes en pulje til hurtig-ladestandere og til at prioritere centrale holdepladser til nul-emissionstaxi.

CO₂-reduktion

Regeringen har fremsat et tilsvarende forslag² (dog uden en pulje til at fremme ladestandere), som anslås at give en CO₂-reduktion på 0,4 mio. ton over 10 år – svarende lidt mere end 40.000 ton i 2030.

Tiltaget

Nul-emissionsbiler skal prioriteres ved tildeling af nye taxa-licenser. I 2025 skal det være et krav, at taxaen er nul-emission for at kunne køre som taxa. Der skal dog gøres undtagelser for taxi til handikapkørsel i det omfang der ikke findes reelle nul-emissions alternativer.

De mest centrale holdepladser skal prioriteres til nul-emissionstaxi allerede fra 2020. Der afsættes en pulje på 50 mio. kr. over 5 år til at etablere hurtig-ladestandere ved taxa-parkeringspladserne. Ladestandere med de højeste effekter prioriteres. Puljen svarer til ca. 100 150 kW-standere eller 300 50 kW-standere.

¹ Retsinformation (2018): Bekendtgørelse nr. 1323 af 21/12 2011 om miljøzoner, <https://www.retsinformation.dk/forms/r0710.aspx?id=139531>

² Regeringen (2018): Grøn omstilling af taxikørsel frem mod 2030 og fordele for grønne taxier, <https://www.regeringen.dk/media/5822/faktaark-taxier.pdf>



Mere og bedre cykelinfrastruktur

Flere skal vælge cyklen frem for bilen. Derfor skal der investeres i bedre cykelstier og andre tiltag, som gør cyklen fordelagtig i hverdagen. Andre tiltag kunne være tilskud til busser, der i højere grad kan medtage cykler, bedre parkeringsforhold for cykler eller delecycelordninger.

Enhedslisten vil afsætte en cykelpulje på 200 mio. kr. årligt i 5 år. Puljen skal gå til projekter fra regioner og kommuner.

CO2 reduktion

Tiltaget vil betyde, at flere vælger cyklen frem for biler og busser. Det må forventes at give en mindre CO2-reduktion, men der er ikke regnet på tallene.

Forskningspulje til grøn transport

Transportløsningerne skal være grønnere. Derfor skal der oprettes en pulje på 250 mio. kr. over 5 år til at fremme forskning i og udviklingen af grønne transportløsninger.

I transportsektoren er der brug for at udvikle alternativer til fossile brændstoffet. Særligt inden for den tunge transport og flytransporten er potentialet stort. Inden for flytransporten kunne nævnes udviklingen af electrofuels.

CO2-reduktion

Tiltaget understøtter omstillingen af transportsektoren fra fossilbrændsel til el, men medfører ikke i sig selv en CO2-reduktion