

Til Vejdirektoratet

Dansk Industri  
Confederation of Danish Industry

## Høringssvar fra Dansk Industri - Bekendtgørelse om ændring af vejafmærkning (klimavenlige køretøjer i busbaner)

DI har modtaget ovennævnte høring og kvitterer hermed for muligheden for at afgive høringssvar.

Formålet med ændringerne i vejafmærkningsbekendtgørelsen er at gøre det grønne transportvalg mere attraktivt i bybilledet og andre steder, hvor det er muligt. Baggrunden for ændringsbekendtgørelsen skal ses i forlængelse af Regeringens udspil ”*Sammen om en grønnere fremtid, Klima- og luftudspil*”.

Udkastet til bekendtgørelsen indeholder ændringer og initiativer, der giver mulighed for at tillade kørsel i busbaner for andre klimavenlige køretøjer, herunder taxi. Desuden indeholder udkastet mulighed for at reservere pladser til de klimavenlige taxier. Klimavenlige køretøjer defineres i udkastet som lav- og nulemissionsbiler.

### Grøn omstilling skal også styrke den kollektive bustrafik

DI har den klare holdning, at den grønne omstilling skal styrke - ikke ske på bekostning af - den kollektive bustrafik. Den kollektive bustrafik står til at blive CO<sub>2</sub>-neutral på kort sigt som følge af regeringens udspil om, at nye busser i byerne allerede fra 2025 hverken må udlede luftforurening eller CO<sub>2</sub>.

Som transportform er den kollektive bustrafik en mulighed for at skabe mobilitet for betydeligt flere trafikanter ad gangen. Det er således velkendt, at en fyldt bus i myldretiden kan skabe mobilitet for væsentlig flere mennesker på den samme plads end biler kan, også selv om disse er på el. Høj fremkommelighed for busserne er med til at gøre den kollektive trafik mere attraktiv, og det er til gavn for bilisterne, hvis flere vælger den kollektive trafik til. COWI har for DI i en analyse fra 2017 beregnet, at hvis hver tredje vælger at droppe den kollektive transport, vil det koste samfundet 2,7 mia. kr. årligt og føre til mere trængsel og mere tidsspild på vejene.

Den grønne omstilling skal derfor også styrke den kollektive trafik og gå hånd i hånd med øget fremkommelighed. Dedikerede vejbaner for klimavenlige køretøjer kan være en



formålstjenlig løsning, men ikke hvis det sker på bekostning af en effektiv udnyttelse af vejene.

#### Ændret skiltning og øget håndhævelse

DI læser af udkastet, at der foreslås bl.a. et nyt symbol for lav- og nulemissionsbil til vej-afmærkning. DI bemærker hertil, at hvis forslaget skulle blive effektueret, er det afgørende, at ændringerne ikke skaber tvivl for bilisterne om, hvorvidt kørsel er lovlig eller ej. Symbolet der foreslås - en hvid bil på grøn baggrund - kan umiddelbart være vanskeligt at tolke, da en klimavenlig bil ikke altid skiller sig ud. Der kan derfor også opstå utilsigtet kørsel i busbanerne, hvis en bilist blot følger efter en anden.

I sammenhæng hertil bemærker DI, at det med fordel kan vurderes nærmere, hvordan og i hvilket omfang ændringerne medfører behov for øget kontrol og håndhævelse af, hvilke køretøjer der benytter busbanerne samt om der standses ulovligt i disse.

#### Prioritering af klimavenlige taxier

Bekendtgørelsen lægger op til, at kommunerne kan vælge at reservere pladser til de grønne taxier forrest i køen ved taxiholdepladser på stationer og andre lignende trafikknudepunkter. DI kan umiddelbart tilslutte sig forslaget om at reservere særlige pladser på udvalgte lokaliteter til de klimavenlige taxier. Det anbefales dog at det sikres, at dette sker under hensyn til adgangen for de øvrige taxier.

#### Nærmere analyse bør gennemføres

DI anbefaler derfor, at der forud for en endelig beslutning om ændring af bekendtgørelsen gennemføres en nærmere analyse af konsekvenserne for den kollektive trafik herunder, hvordan buspassagerens fremkommelighed fortsat sikres ved at tillade andre køretøjer i busbanerne.

Regeringens udspil rummer en ambition om 1 mio. elbiler på vejene i 2030. Analysen af konsekvenserne anbefales derfor også at indeholde en vurdering af effekterne i takt med den forventede stigende udbredelse af elbiler. Herved kan der tages stilling til, hvornår og hvor ofte det bør revurderes, hvilke andre køretøjer (eller hvilke emissionskrav der skal være opfyldt) der skal have tilladelse til at køre i busbanerne.

DI støtter grundlæggende op om hensigten med regeringens initiativer; at gennemføre en grøn omstilling af hele transportsektoren og er enige i, at det kræver mod og nytænkning at nå de opstillede mål. Det skal dog ikke ske på bekostning af en transportform, som er uundværlig i kampen mod trængsel på vejene.

Med venlig hilsen



Anders Rody Hansen  
Chefkonsulent  
DI Transport