



Til Rasmus Nielsen, ran@niras.dk

Partnerskab for Offentlig Grønne Indkøbs nye indkøbsmål for Transport

Høringssvar

29. august 2018

Trafikselskaberne i Danmark har modtaget branchehøring vedr. Partnerskab for Offentlig Grønne Indkøbs nye indkøbsmål for transport.

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

Høringen er videresendt til de regionale trafikselskaber til kommentering og i det følgende fremgår de indkomne bemærkninger.

Indledningsvist skal det bemærkes, at hverken de regionale trafikselskaber eller deres fælles brancheforening er medlemmer af partnerskabet. Af partnerskabets hjemmeside fremgår, at der er tale om et samarbejde mellem offentlige organisationer, der ønsker at gøre en indsats for miljøet gennem indkøb – samt at partnerskabet er gratis men forpligtende.

Hertil ønsker trafikselskaberne at bemærke, at trafikselskabernes mandat stammer fra vores bestyrelser sammensat af folkevalgte politikere fra regioner og kommuner – hvoraf nogle repræsenterer kommuner eller regioner, som er medlem af partnerskabet, og andre som ikke er.

Dette institutionelle set-up samt udfordringer med et frivilligt men forpligtende partnerskab beskrives nærmere nedenfor i bemærkningerne fra Movia.

Bemærkninger fra Movia

Movia er ejet af de 45 kommuner og 2 regioner på Sjælland, og det er Movias opgave at sikre et sammenhængende transportsystem på tværs af kommune-

og regionsgrænser. Movia gennemfører indkøb af kollektiv trafikydelse på kommunernes og regionernes vegne. Movias udbud er som udgangspunkt ikke afgrænset til enkelte kommuner, men gennemføres som sammenhængende udbud af trafik i flere kommuner og regioner.

I forhold til den almindelige rutekørsel er et væsentligt udgangspunkt for Movias udbud de målsætninger, der er i samråd med alle kommuner og regioner i Movias område er fastlagt i Movias Trafikplan 2016¹. Her fremgår det, at Movia arbejder mod en fossilfri bustrafik i 2030, idet der fra udbud til udbud gennemføres en dialog med de berørte kommuner og regioner om finansiering af den aktuelle nettoudgift. Desuden skal udledningen af NOx være reduceret med 97 % i forhold til 2008 og udledningen af partikler skal være reduceret med 93 %. Indvendig og udvendig støj skal være reduceret med hhv. 15 og 25 %. Trafikplanens udgangspunkt er grundlaget for Movias dialog med de berørte kommuner og regioner fra udbud til udbud, idet det i sidste ende er kommuner og regioner, der fastlægger miljømålene for de enkelte udbud. Fastlæggelsen af miljømålene for de enkelte buslinjer forudsætter enighed blandt de berørte kommuner og regioner.

I forhold til den behovsstyret kørsel i Movias Flextrafik kræves det, at alle køretøjer lever op til de til enhver tid gældende energi- og miljøkrav, som følger af lovgivningen kombineret med et alderskrav på maks. 6 år – dog 8 år for el- og brintkøretøjer. Desuden er der krav om partikelfilter på alle dieselvogne. Flexkøretøjerne anvendes i flæng på tværs af kommune- og regionsgrænser, og det er derfor ikke muligt for de enkelte kommuner og regioner at stille særskilte krav.

Det vil derfor bero på fælles beslutninger i kommunerne og regionerne i Movias område, om Movia skal lægge Partnerskab for Grønne Indkøbs nye indkøbsmål til grund for kommende udbud.

¹ www.moviatrafik.dk/media/5552/trafikplan-2016.pdf

I forhold til Movias nuværende miljøkrav vil indkøbsmålene vil medføre en række nye miljøkrav til operatørerne i bus- og Flextrafikken. Desuden indføres nye krav om dokumentation i forhold til dæk. Movia har ikke grundlag for at estimere meromkostningerne i forbindelse med de nye miljø- og dokumentationskrav.

Bemærkninger fra Midttrafik

Midttrafik har følgende bemærkninger til afsnit 2d: Udbud af buskørsel i offentlig trafik gennem regionalt trafikselskab.

Først og fremmest kan Midttrafik tilslutte sig de indledningsvise betragtninger i Movias høringssvar. Herudover er Midttrafiks generelt opmærksom på, at en vedtagelse af teksten i sin nuværende form vil medføre større ekstraudgifter for bestillere i Midttrafiks område, Region Midt og Aarhus Kommune indenfor en kort årrække.

Vedr. pkt. 1) Drivmiddel: Det er i teksten anført, at Alle nyindkøbte køretøjer der skal bruges til bykørsel² skal drives af 2. generations biodiesel, biogas, brint eller el.

For Aarhus Bybusser vurderes det, at et fuldstændigt skifte til 2. generations biodiesel (HVO) vil medføre en årlig ekstraudgift på ca. 25 mio.kr., svarende til en udgiftsstigning på 5-6 %. For Region Midt vurderes merudgiften være cirka 40 mio.kr. Her er taget udgangspunkt i en merpris på HVO på 4 kr. per liter i fht. konventionel diesel. Det skal i den forbindelse påpeges, at idet kravet gælder for samtlige bybusudskiftninger, skal busselskabet i Aarhus fra 2018 være i besiddelse af to tankningsanlæg per garage; ét anlæg til konventionel diesel og ét til biodiesel. Busselskabet i Aarhus er etableret på tre garagean-

² Ved bykørsel opfattes busser, som primært kører i bynære områder. Regional bustransport mellem byer opfattes at falde uden for dette afsnit, selv om der måtte være enkelte stop i bynære områder.

læg. Dette vil ligeledes medføre en ekstraudgift til etableringer af ekstra tankstationer.

Det anbefales derfor, at der foretages en nærmere vurdering af, hvilke ekstraudgifter et skifte til hvert af de fire drivmidler vil medføre. Herudover anbefales det at undersøge, hvorvidt der kan produceres og indkøbes tilstrækkelig HVO til at dække den store efterspørgsel, som kravet vil medføre.

Vedr. pkt. 2) Dæk: Trafikselskabernes kendskab til dæktyper er begrænset. Trafikstyrelsen er myndighed på området.

Det anbefales derfor, at der indhentes kommentarer fra 1-2 større busselskaber, idet busselskaberne har konkret kendskab til forskellige dæktyper, samt fordele og ulemper i forbindelse hermed, herunder forskelle på sikkerhed, fremkommelighed og økonomi.

Vedr. boksen "Advisering af markedet om fremtidige indkøbsmål": Her står anført at **I udbud fra 2023 stiller medlemmerne i Partnerskab for Offentlig Grønne Indkøb krav om, at alle nyindkøbte og eksisterende køretøjer drives af biogas, brint, el eller af 2. generations biodiesel.** Teksten er upræcist formuleret, idet teksten både indeholder krav til køretøjer i udbud fra og med 2023 og "eksisterende" køretøjer. Det er således uklart, om konverteringskravet omfatter busser, der allerede er indkøbt gennem tidligere udbud før 2023, eller om kravet alene gælder for busser (fx brugte), der indkøbes gennem udbud fra og med 2023.

Bemærkninger fra Sydtrafik

Ang. krav i kategori 2d om indkøb af transportservice omkring buskørsel i offentlig trafik og økonomiske konsekvenser må det – i al fald – på den korte bane forventes at give et højere udgiftsniveau.

I 2023 vil der i Sydtrafiks område være rigtig mange busser, der er produceret i 2017 og 2018 og som kører på diesel. Disse vil fra 2023 alene kunne køre, hvis der anvendes biodiesel (HVO). Det er teknisk uproblematisk.

En rapport udarbejdet af Cowi for Sydtrafik i foråret 2018 viser, at hvis alle busser i Sydtrafiks område ændres til kørsel med HVO vil merudgiften andrage cirka 42,5 mio. kr. pr. år, svarende til cirka 100.000 kr. pr. bus pr. år. Der er regnet med en merpris pr. liter på 4,50 kr. i forhold til almindelig diesel.

Med venlig hilsen

Morten Brønnum Andersen

Trafikselskaberne i Danmark