



Til Mette Annelie Rasmussen

31. januar 2018

Svar på spørgsmål om busser, taxier, CO2 og luftkvalitet

Sagsnr.

2018-0045478

Du har den 22. januar 2018 stillet nedenstående spørgsmål:

Dokumentnr.

2018-0045478-4

- 1) *Med åbningen af Metrocityringen lægges der op til at reducere antallet af busser i København. Hvor mange busser planlægges det at tages ud af drift? og hvad betyder dette på Københavns CO2 udslip? Hvor mange emissioner, omregnet i tons, regner man med at kunne reducere?*
- 2) *Såfremt nedlægningen af busser og buslinjer forløber som foreslået af Movia, hvor mange busser vil så stadig være i drift efter åbningen af Metrocityringen? Hvor mange af dem er fossile eller vil være det, når Cityringen åbner? Hvad ville det koste at udskifte antallet af busser der efter åbningen af Metrocityringen, stadig kører på fossile drivmidler? Og hvor mange tons CO2 ville man kunne spare på omlægningen?*
- 3) *Kan økonomiforvaltningen oplyse, hvad de samlede sundhedsfordele i forhold til forbedret luftkvalitet ville være for Københavnerne ved en 100 % omlægning af den kollektive trafik inkl. busser der kun kører indenfor kommunegrænsen og de busser der kører igennem København?*
- 4) *Kan økonomiforvaltningen oplyse om antallet af taxi licenser i København og Københavns Kommunes muligheder i forhold til at stille krav til vognmænd om CO2-reducerende tiltag?*

Sagsbehandler

Mikkel Krogsgaard Niss

Økonomiforvaltningens svar

Økonomiforvaltningen har indhentet svarinput fra Trafikselskabet Movia og Teknik- og Miljøforvaltningen. Økonomiforvaltningens svar på de fire spørgsmål fremgår nedenfor.

Ad 1:

Movia har oplyst følgende:

”Kommunens endelige trafikbestilling for 2019 skal først være Movia i hænde senest den 1. maj 2018. Den endelige tilpasning af busantallet i forbindelse med åbningen af Metrocityringen er derfor endnu ikke beregnet, men med de nuværende, foreløbige planer forventes antallet af busser i København reduceret med ca. 50 busser (på buslinjer finansieret helt eller delvist af Københavns kommune, men ekskl. de regionalt finansierede buslinjer.)

Team Mobilitet

Københavns Rådhus,
Rådhuspladsen 1
1550 København V

Mobil
5137 2764

E-mail
B47R@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

Reduktionen på ca. 50 busser svarer til en reduktion i antallet af busser på fossilt brændsel på 15-20 pct. Hvis der med udgangspunkt i udledningen i 2017 forudsættes en tilsvarende reduktion i bussernes CO₂-udslip, vil det svare til en reduktion i størrelsesordenen 2.700-3.600 tons årligt.”

Ad 2:

Movia har oplyst følgende om antal driftsbusser efter åbningen af Cityringen:

”Med forbehold for den endelige trafikbestilling, jf. besvarelsen af spørgsmål 1, forventer Movia på nuværende tidspunkt, at der efter åbningen af Metrocityringen vil være ca. 330 busser i drift på buslinjer finansieret helt eller delvist af Københavns kommune, men ekskl. de regionalt finansierede buslinjer.”

Økonomiforvaltningen kan herudover oplyse,

- at der i dag kører 37 fossilfri busser på linje 5C, der anvender biogas. Disse busser fortsætter i drift efter Cityringens åbning. Frem til åbningen af Cityringen planlægges ikke introduktion af elbusser eller andre fossilfri busser på yderligere linjer. Fra december 2019 forventes linje 2A, der i det nye busnet kører med 18 busser mellem Tingbjerg og Refshaleøen, at blive emissionsfri (el eller brint).
- at Økonomiforvaltning, på baggrund af beslutning i Borgerrepræsentationen den 12. oktober 2017, har bedt Movia om at kortlægge, hvordan mindre forurenende dieseltypen kan anvendes i den kollektive bustrafik, som betjener Københavns Kommune efter åbningen af Cityringen, herunder de tekniske, miljømæssige, juridiske og økonomiske forhold forbundet hermed. Økonomiforvaltningen og Movia har aftalt, at Movia leverer denne analyse, så den kan behandles af Borgerrepræsentationen inden sommerferien. Omkostninger til omstillingen af busdriften til mindre forurenende dieseltypen vil indgå i analysen.

Ad 3:

Udledningen fra bustrafikken i Københavns Kommune, på de buslinjer, der finansieres af kommunen, udgjorde i 2017 følgende:

CO₂: 14.926 ton.

NO_x: 38,48 ton.

Partikler (masse): 0,676 ton.

Opgørelsen omfatter udledningen når busserne er i rute, dvs. at tomkørsel m.v. ikke indgår.

Ifølge Energistyrelsens opgørelsesmetode for alternative drivmidler, der anvendes i Københavns Kommunes Klimaplan, reduceres klimagasudledningen fra markerne, når der fremstilles biogas. Det skyldes, at afgangningen fra husdyrernes afføring i stedet foregår i biogasanlægget. Hermed reduceres klimapåvirkningen (CO₂) med over 100%, når der anvendes biogas i transport sammenlignet med diesel. Denne effekt er indregnet i ovenstående tal for linje 5C.

Opgørelse af de samlede sundhedsfordele ved elbusser, eller andre busser med tilsvarende miljø-, støj og klimaegenskaber, kræver en større ekstern analyse. Økonomiforvaltningen har ikke grundlag for at kunne besvare spørgsmålet.

Ad 4:

Teknik- og Miljøforvaltningen har oplyst følgende:

”Ved den seneste optælling den 29. maj 2017 var der ifølge Region Hovedstadens Taxinævn registreret 1855 taxilicenser i Region Hovedstaden. Disse bevillinger blev tidligere udstedt af Taxinævnet i Region Hovedstaden, men med vedtagelse af den nye taxilov er det nu Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen, der står for det. Taxiloven har desuden haft den konsekvens, at de geografiske begrænsninger på licenserne er ophævet, så alle landets taxilicenser i princippet kan anvendes i København. Der frigives i 2018 yderligere 650 licenser i hvert af årene 2019 og 2020 yderligere 500 licenser pr. år, hvorefter begrænsningen på antallet af taxilicenser helt ophæves i 2021.

Miljøkrav til taxier fastsættes af Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen og er reguleret i bekendtgørelse om miljø- og energikrav til taxier m.v.. Aktuelt kræves det, at almindelige personbiler er Euronorm 6 og energiklasse A eller bedre, mens kravene til større vogne er mere lempelige. Dieselmotorer skal være forsynet med partikelfilter.

Foruden de officielle miljøkrav kan kommunen også stille krav i egne udbud af taxikørsel. Der er ikke nogen formelle begrænsninger på, hvilke miljøkrav, der kan stilles i kommunens udbud, så længe udbudslovgivningen er overholdt. Det er dog et formelt hensyn, at der ikke stilles krav, som er alt for langt fra, hvad markedet kan levere. Hvis man eksempelvis på nuværende tidspunkt stiller krav om, at det udelukkende er elbiler, som må køre på aftalen, er det ikke sandsynligt, at man vil kunne opnå den nødvendige volumen, idet kun to ud af regionens 1855 taxier er eldrevne.

Økonomiforvaltningen har netop gennemført et udbud for ad hoc kørsel, hvori der blandt andet blev stillet krav til euronorm samt ønske om et bestillersystem med prioritering af de mest miljøvenlige vogne. Kommunen har samtidigt forbeholdt sig retten til løbende at hæve kravene på energiklasse og euronorm. Den nuværende kontrakt

startede 1. august 2017 og løber derefter i 2 år med mulighed for forlængelse i yderligere 2 år.”

Med venlig hilsen



Jeppe Grønholt-Pedersen
Kontorchef