



Indstilling

Til ØU

Forceret ophør af buskontrakter i forbindelse med omstilling til nulemissionsbusser

Resumé

Borgerrepræsentationen skal tage stilling til, om Københavns Kommune skal bede Movia opsige en række buskontrakter før kontraktudløb for at opnå de sidste ca. 10 pct. ift. målet om 100 pct. nulemissionsbusser i 2025. Københavns Kommunes kompensation til busoperatørerne forventes af Movia at være i størrelsesordenen op til 34-44 mio. kr. (2022 pl), som skal betales i perioden 2025 til 2029. Københavns Kommune skal give besked til Movia primo februar 2023, hvis Movia skal nå at udbyde de sidste buslinjer med krav om nulemission og driftsstart i 2025.

Indstilling

Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget over for Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at Økonomiudvalget vælger en af følgende modeller:

- Model A: 100 pct. omstilling til nulemissionsbusser i 2025, jf. afsnittet "Løsning",
- Model B: 100 pct. omstilling til nulemissionsbusser i 2026, jf. afsnittet "Løsning",
- Model C: Omstilling af fælles buslinjer med Frederiksberg og Rødovre i 2025, jf. afsnittet "Løsning",
- Model D: Omstilling til nulemissionsbusser ved naturligt kontraktophør frem mod 2029, jf. afsnittet "Løsning",

2. at såfremt model A, B eller C vedtages indarbejdes merudgifter til betaling af kompensation til busoperatørerne i juniindstillingen for budget 2024, jf. økonomiafsnittet.

Problemstilling

I budget 2019 besluttede Københavns Kommune, at alle buslinjer, der betjener kommunen, senest i 2025, så vidt muligt skal omlægges til nulemissionsbusser. I budgetaftalen fremgår det, at der, så vidt muligt, skal sikres opbakning hertil fra de øvrige kommuner, som medfinansierer buslinjer i kommunen. Omstillingen til 100 pct. nulemissionsbusser er ligeledes en målsætning i KBH 2025 Klimaplanen, og målet indgår i

04-01-2023

Sagsnummer i F2
2022 - 19230

Dokumentnummer i F2
2403917

Sagsnummer eDoc
2022-0393957

Sagsbehandler
Malene Frydenlund Jørgensen

klimasamarbejdsaftalen om grøn kollektiv trafik indgået med den daværende regering i 2020.

Københavns Kommunes busnet omfatter 39 linjer. I dag er 13 linjer omstillet til emissionsfri drift (43 pct. af busdriften), og samlet vil 22 linjer være omstillet til emissionsfri drift i december 2023 (56,5 pct.). Yderligere 12 linjer kan omstilles inden udgangen af 2025. Hermed vil 34 buslinjer, svarende til ca. 90 pct. af busdriften, være omstillet til nulemissionsbusser. Hvis København skal nå 2025-målsætningen om 100 pct. omstilling til nulemissionsbusser, kræver det forceret omstilling af de sidste 5 buslinjer (linje 12, 21, 33, 37 og 78), der ikke naturligt omstilles inden 2025, fordi kontrakterne for disse linjer løber til henholdsvis 2026 og 2029. Buslinjerne ejes i fællesskab mellem København og hhv. Frederiksberg, Gentofte, Rødovre, Tårnby og Dragør Kommune. Frederiksberg Kommune har en tilsvarende 2025-målsætning om 100 pct. nulemissionsbusser og har afsat finansiering til sin del af udgiften til kompensation til busoperatørerne.

Økonomiforvaltningen har på administrativt niveau, sammen med Frederiksberg Kommune, i juni og oktober/november 2022 været i dialog med de enkelte nabokommuner om forceret omstilling af de fem buslinjer. I forlængelse heraf har overborgmesteren, sammen med Frederiksbergs borgmester, sendt ønske om medfinansiering af forceringen i breve til de fire kommuners borgmestre.

Gentofte, Rødovre og Dragør kommune har svaret, at de ikke ønsker at medfinansiere forcering af omstilling af de buslinjer, der deles med dem. Der afventes svar fra Tårnby Kommune.

Løsning

Frederiksberg Kommune har afsat midler til at dække sin andel til omstillingen. Det har ikke været muligt at opnå medfinansiering fra omegnskommunerne og deres udgifter vil skulle finansieres af Københavns Kommune, hvis forceringen ønskes på trods af den manglende medfinansiering.

Økonomiforvaltningen ser på den baggrund fire mulige modeller:

1. 100 pct. omstilling til nulemissionsbusser i 2025
2. 100 pct. omstilling til nulemissionsbusser i 2026
3. Omstilling af fælles buslinjer med Frederiksberg og Rødovre i 2025
4. Omstilling til nulemissionsbusser ved naturligt kontraktophør frem mod 2029

Model A: 100 pct. omstilling til nulemissionsbusser i 2025

Model A indebærer, at København anmoder Movia om at opsig fem buskontrakter (linje 12, 21, 33, 37 og 78) før kontraktophør og sammen med Frederiksberg finansierer den fulde omstilling inkl. nabokommunernes andel af udgifterne. Hermed vil Københavns Kommune leve op til den politiske målsætning i klimaplanen og klimasamarbejdsaftalen indgået med regeringen i 2020 om 100 pct. nulemissionsbusser i 2025. Movia vurderer, at dette vil koste Københavns Kommune i størrelsesordenen 34-44 mio. kr. samlet set i perioden 2025-2029, jf. økonomiafsnittet. Model

Model B: 100 pct. omstilling til nulemissionsbusser i 2026

Model B indebærer, at København udskyder målet om 100 pct. omstilling til 2026. Det medfører en lavere kompensation, fordi to af buslinjerne (linje 12 og 21) har kontraktudløb i 2026 og der dermed kun skal opsiges kontrakter for tre buslinjer før tid. Hermed vil Københavns Kommune opnå 100 pct. nulemissionsbusser i 2026. Movia vurderer, at dette vil koste Københavns Kommune i størrelsesordenen 16-21 mio. kr. samlet set i perioden 2026-2029, jf. økonomiafsnittet.

Model C: Omstilling af fælles buslinjer med Frederiksberg og Rødovre i 2025

Model C indebærer, at København, sammen med Frederiksberg Kommune, i 2025 omstiller to fælles buslinjer: linje 12 (som også ejes af Rødovre Kommune), linje 37 samt buslinje 78, der ejes alene af Københavns Kommune. Hermed vil København opnå ca. 95 pct. nulemission i 2025, ca. 97 pct. nulemission i 2026, hvor linje 21 har naturligt ophør, og 100 pct. nulemissionsbusser i 2029, hvor linje 33 har naturligt ophør. Movia vurderer, at dette vil koste Københavns Kommune i størrelsesordenen 11-14 mio. kr. samlet set i perioden 2026-2029 jf. økonomiafsnittet. Forcing af linje 12's kontrakt forudsætter, at Frederiksberg indvilger i at medfinansiere en andel af Rødovres udgift til linje 12, hvilket Frederiksberg Kommune tager politisk stilling til den 30. januar 2023.

Model D. Omstilling til nulemissionsbusser ved naturligt kontraktophør frem mod 2029

Model D indebærer, at Økonomiforvaltningen meddeler Movia, at kommunen ikke ønsker et forceret ophør af de 5 buskontrakter. Hermed vil København opnå ca. 90 pct. nulemissionsbusser i 2025, ca. 96 pct. i 2026 og 100 pct. i 2029 uden ekstra omkostninger.

CO₂-reduktion ved forcing

Movia har beregnet CO₂-reduktionen ved forcing af omstillingen af de sidste 10 pct. af busdriften før 2029. I tabel 1 fremgår CO₂-reduktionen ved model A, B og C. CO₂-reduktionen i de enkelte modeller er i sammenligning med en situation uden forcing, hvor de sidste 10 pct. af busdriften omstilles til nulemission ved almindeligt kontraktophør.

Tabel 1: CO2-reduktion ved model A, B og C

	Model A	Model B	Model C
Samlet CO2-reduktion for perioden	4.182 ton	2.127 ton	1.329 ton
CO2-reduktion i København for perioden	2.709 ton	1.296 ton	821 ton

Tabel 1: Movia beregninger

Til sammenligning var den samlede emission fra den vejgående trafik i Københavns Kommune i 2020 på 355.796 tons CO2/år ifølge Københavns Kommunes CO2-regnskab.

Økonomi

Movia har beregnet de forventede udgifter (service) til kompensation til busoperatørerne for de fire modeller, jf. tabel 2. Movia opgør udgifterne i et lavt scenarie og et højt scenarie, da den præcise kompensation til busoperatørerne afhænger af en række kontraktuelle forhold, der ikke kan opgøres på forhånd. Movia forventer, at udgifterne vil være tættest på det lave scenarie.

Tabel 2: Forventede udgifter til kompensation til Movia for Københavns Kommune ved forceret ophør af buskontrakterne ved de forskellige modeller (mio. kr. i 2022 pl)

Model	Lav*	Høj*
A. Omstilling af alle linjer i 2025	34	44
B. Omstilling af alle linjer i 2026	16	21
C. Omstilling af linje 12, 37 og 78 i 2025	11	14
D. Omstilling af buslinjer ved naturligt kontraktophør	0	0

Note: Forudsat, at Frederiksberg Kommune betaler sin andel af omkostningerne og en mindre andel af omkostningerne til Rødovres udgift til forcering af linje 12.*

Udgifterne er engangsbeløb, som falder i perioden 2025-2029, da de fem buslinjers kontrakter har naturligt udløb frem mod 2029 og kompensationen skal betales gradvist frem til udløbet, jf. tabel 3-5.

Tabel 3: Model A - Forventede udgifter for Københavns Kommune til kompensation fordelt på årene 2025-2029 (1000 kr. i 2022 pl)

Linje	Kompensation fordelt på de enkelte år fra 2025 til 2029 (i 1000 kr. i 2022 pl)											
	2025		2026		2027		2028		2029		I alt	
	Lav	Høj	Lav	Høj	Lav	Høj	Lav	Høj	Lav	Høj	Lav	Høj
12	189	208	5.012	6.273	-	-	-	-	-	-	5.200	6.482
21	232	250	7.060	8.303	-	-	-	-	-	-	7.292	8.553
33	262	293	7.090	8.882	4.034	5.937	3.791	5.580	-	-	15.177	20.692
78	42	42	1.231	1.231	843	843	792	792	-	-	2.907	2.907
37	34	53	1.039	1.710	690	1.078	690	1.078	647	1.010	3.101	4.929
I alt	758	845	21.433	26.400	5.567	7.858	5.274	7.450	647	1.010	33.678	43.563

Note: Alle udgifterne er engangsbeløb i 2022 pl.

Tabel 4: Model B - Forventede udgifter for Københavns Kommune til kompensation fordelt på årene 2026-2029 (i 1000 kr. i 2022 pl)

Linje	Kompensation (i 1000 kr. i 2022 pl)											
	2025		2026		2027		2028		2029		I alt	
	Lav	Høj	Lav	Høj	Lav	Høj	Lav	Høj	Lav	Høj	Lav	Høj
12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
33	-	-	276	309	7.090	8.882	3.791	5.580	-	-	11.158	14.771
78	-	-	44	44	1.231	1.231	792	792	-	-	2.067	2.067
37	-	-	36	56	1.039	1.710	690	1.078	647	1.010	2.413	3.854
I alt	-	-	356	409	9.361	11.823	5.274	7.450	647	1.010	15.637	20.692

Note: Alle udgifterne er engangsbeløb i 2022 pl.

Tabel 5: Model C - Forventede udgifter for Københavns Kommune til kompensation fordelt på årene 2025-2029 (1000 kr. i 2022 pl)

Linje	Kompensation fordelt på de enkelte år fra 2025 til 2029 (i 1000 kr. i 2022 pl)											
	2025		2026		2027		2028		2029		I alt	
	Lav	Høj	Lav	Høj	Lav	Høj	Lav	Høj	Lav	Høj	Lav	Høj
12	189	208	5.012	6.273	-	-	-	-	-	-	5.200	6.482
21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
78	42	42	1.231	1.231	843	843	792	792	-	-	2.907	2.907
37	34	53	1.039	1.710	690	1.078	690	1.078	647	1.010	3.101	4.929
I alt	264	303	7.282	9.214	1.533	1.921	1.483	1.870	647	1.010	11.209	14.317

Note: Alle udgifterne er engangsbeløb i 2022 pl.

På baggrund af Movias vurdering af forventede udgifter, vil Økonomi- forvaltningen indarbejde det bedst mulige skøn over merudgifterne i 2025-2029 i juniindstillingen for budget 2024 jf. tabel 3-5. Økonomi- forvaltningen vil tilpasse budgettet til Movia i kommende års budget- forslag, når kontrakterne forceres og de endelige omkostninger kendes.

Det bemærkes, at Frederiksberg Kommune til de kommende budgetforhandlinger for 2024 er i gang med en undersøgelse af muligheden for at nedlægge eller justere linje 37 på Frederiksberg. Dette arbejde kan få betydning for de samlede udgifter til forcering af linjen. Økonomiforvaltningen er i løbende dialog med Frederiksberg om dette.

Videre proces

Københavns Kommune skal senest primo februar 2023 give Movia besked om, hvorvidt kontrakterne for de fem buslinjer skal ophæves. Ellers kan Movia ikke nå at udbyde linjerne med krav om nulemission og driftsstart i 2025.

Ønsker Borgerrepræsentationen, at der skal ske en forcering af buskontrakterne vil Økonomiforvaltningen oplyse Movia dette straks efter beslutningen er truffet.

Søren Hartmann Hede / Nanna Westerby Jensen

Bilag

-