



Dato: 21. august 2017

Tlf. dir.: 4175 0128

E-mail: twe@balk.dk

Kontakt: Tina Wexøe Ertbjerg

Sagsid: 13.05.16-Ø54-1-17

Kollektiv busdrift, økonomi & udbud

Dette notat indeholder en beskrivelse af de faktorer, der påvirker Kommunens driftsudgifter til den åbne kollektive busdrift, samt en gennemgang af de muligheder, som Kommunen har for at påvirke det kommende udbud A17 i forhold til miljø og reklamer/infotainment, som forventes sat i drift ultimo 2019. Sidst i notatet er der opstillet forskellige scenarier og deres økonomiske konsekvenser baseret på det forventede skøn for Trafikbestillingsgrundlaget for 2019. Notatet danner således baggrund for det forhandlingsmandat, som Kommunen skal afgive til Movia senest den 15. september 2017 i forhold til det kommende udbud A17. Der arbejdes i notatet med 3 mulige forhandlingsmandater:

- **Basisscenariet** - mest muligt miljø for de samme penge. Det vil sandsynligvis betyde, at buskørslen genudbydes med dieselbusser, og at Movia efterspørger en pris for efterfølgende at anvende syntetisk bio-diesel. Det nuværende driftsbudget vil formentlig kunne overholdes, dog med risiko for en budgetoverskridelse på op til 0,7 mio. kr.
- **Fossilfrihed** indenfor en økonomisk ramme på maksimalt 0,6 mio. kr. Det vil give en CO₂-reduktion på 450 tons CO₂/år. Risiko for budgetoverskridelse på op til 1,3 mio. kr.
- **Fossilfrihed og el-busser** på linjerne 147, 156 og 157 indenfor en økonomisk ramme på maksimalt 1,3 mio. kr./år. Det vil foruden CO₂-reduktion give en større miljøgevinst på støjniveauet og for den lokale luftforurening, da busserne ikke vil udlede NO_x og partikler. Det vil kræve, at der afsættes ekstra driftsmidler på op i mod 2 mio. kr.

Fastlæggelse af Kommunens driftstilskud til den åbne kollektive busdrift.

Ballerup kommune er som trafikbestiller ansvarlig for at bestille og betale for den lokale kollektive bustrafik i kommunen. Da hovedparten af kommunens lokale buslinjer kører på tværs af kommunegrænsen, så skal bestillingen ske i et tæt samarbejde (og enighed) med de kommuner, som de enkelte buslinjer betjener.

Movias finansieringsmodel fastsætter tilskuddet fra kommuner og regioner efter en række fordelingsnøgler. Finansieringen af Movias aktiviteter - busdrift, Flextrafik, lokalbanetrafik samt fællesudgifter - sker via billetindtægter og tilskud fra kommuner og regioner. Differencen mellem billetindtægter og udgifter til trafikdrift og administration udgør finansieringsbehovet, som fordeles mellem kommuner og regioner efter nedenstående grundprincipper.

Busdrift

- Buslinjer, som kører i én kommune/region finansieres af pågældende kommune/region. I Ballerup omfatter det linjerne 156, 834 og 835
- Tilskuddet til buslinjer, som kører i flere kommuner, finansieres for 80 % vedkommende af de pågældende kommuner efter fordelingsnøglen "timer". De resterende 20 % fordeles på alle kommuner i den pågældende region efter befolkningstallet.



Flextrafik

- Kommuner og regioner betaler efter forbrug (udgifter minus indtægter = finansieringsbehov) + administration. Det vil sige, at finansieringsbehovet opgøres pr. passager. I Ballerup er den årlige udgift ca. 600.000 kr. til den åbne Flextur. Her til kommer de lukkede ordninger i Flextrafik, som finansieres på andre konti end 10.22.

Fællesudgifter

- Fællesudgifterne til Movia dækker trafikbestilling, planlægning, billetkontrol, marketing, trafikdrift og kunde-håndtering samt støttefunktionerne HR, IT og økonomi. Desuden indgår pensioner og lån i fællesudgifterne. I overensstemmelse med Movias økonomiske politik fra foråret 2014 budgetteres der med en årlig reduktion i fællesudgifterne på to pct. Rammen for fællesudgifter reguleres med den almindelige pris- og lønregulering. Fællesudgifter finansieres af både kommuner og regioner gennem:
 - Et grundbeløb, som betales af hver region.
 - Øvrige fællesudgifter finansieres af kommuner og regioner efter fordelingsnøglen "timer".

Kommunen har i dag afsat ca. 25,4 mio. kr./år til kollektiv busdrift på konto 10.22, som dækker ovenstående, bortset fra de lukkede kørsler i Flextrafik.

Når Movia udbyder buskørslen sker det typisk på kontrakter med 6-12 års løbetid, dog 10-12 års løbetid, når der stilles krav om nul-emission. Kontrakterne bliver løbende reguleret i forhold til index for blandt andet pris & løn, brændstof og renter. Det betyder på den ene side, at kommunernes tilskudsbehov varierer, men på den anden side minimerer det risikoen for, at busoperatørerne indregner et højt risikotillæg.

Movia udarbejder hvert år i november forud for den årlige trafikbestillingsproces et trafikbestillingsgrundlag, der estimerer kommunernes tilskudsbehov med en margin på +/- 5 %. Når trafikbestillingerne er afgivet i maj udarbejder Movia efterfølgende budgettet for det efterfølgende år, hvor index opdateres. Frem mod den endelige vedtagelse i oktober opdateres budgettet kun med ændrede busbestillinger. Det betyder, at kommunens acantobetaling til Movia principielt fastlægges i juni året før og dermed forud for vedtagelsen af det kommunale budget i efteråret. Hvert år i februar laver Movia det endelige regnskab, hvor de faktiske index, passagerindtægter mm. indgår, og forskellen mellem acantobetalingen og det faktiske forbrug reguleres.

Skøn for Trafikbestillingsgrundlaget for 2019

Trafikbestillingsgrundlaget for 2018 (TBG2018) er estimeret med en margin på +/- 5 % og kommunens driftstilskud var skønnet til 24,2 mio. kr. med et spænd på 23,2 - 25,5 mio. kr. Budget 2018 forventes efter 1. behandlingen i Movia at blive 24,6 mio. kr.

I juni 2019 vil en stor del af busnettet i København og omegn blive tilpasset i forbindelse med åbningen af metrocitring. Det betyder, at nogle af de buslinjer, som i dag har et meget lille tilskudsbehov, nedlægges/omlægges og passagerne flytter fra busserne til metroen. Selvom ændringerne i Ballerup kommune bliver meget begrænsede, så vil kommunen formentlig opleve en mindre stigning i 20 %-bidraget på ca. 0,3 mio. kr., som følge af de store omlægninger af busnettet og reduktion af passagertallene i forbindelse med metrocitring. Det viser de første beregninger af konsekvenserne for kommunens tilskudsbehov, hvor kommunens tilskudsbehov er skønnet til 24,9 mio. kr. med et spænd på 23,7 - 26,1 mio. kr., når der indregnes en margin på +/- 5 %. En margin på +/- 5 % er ikke urealistisk taget i betragtning af, hvorledes de forskellige index, resultater af udbud og ikke mindst passagerudviklingen i forbindelse med de store ændringer i 2019 kan ændre sig.

Mulige krav i forhold til bussernes miljøpåvirkning

Der køres ca. 115.000 bustimer/år i Ballerup kommune, hvoraf Regionen finansier ca. 60 % heraf. Godt halvdelen af kommunens lokale busdrift svarende til 24.000 bustimer/år skal i udbud med driftsstart ultimo 2019.



I Ballerup Kommunes klimahandleplan er der fokus på at nedbringe CO₂-udledningen fra transporten. Ligeledes har Kommunen tilsluttet sig målsætningen fra Movias Trafikplan 2016, om at busdriften skal være fossilfri i 2030.

Dette skal primært opnås gennem udbud ved at stille et funktionskrav om fossilfrihed. På kort sigt forventes operatørerne primært at opfylde kravet ved at erstatte traditionel diesel med syntetisk biodiesel. Senere forudses drivmidler som biogas, el og brint at komme til at spille en stigende rolle. Erfaringerne fra tidligere udbud med fossilfri drivmidler tyder på, at Ballerup kommunens tilskudsbehov for linjerne i A17 vil stige med 6-7 % svarende til 0,5-0,6 mio. kr./år., hvilket vil reducere CO₂-udslippet med 450 tons CO₂/år. Dette svarer til en reduktion af kommunens CO₂-udledning med 0,2 % og bidrager dermed med 2 % til det samlede reduktionsmål på 10 % svarende til 22.140 tons/år. I 2008 udledte Movias busser ca. 1.900 tons CO₂ i Ballerup Kommune. I 2016 er udslippet gennem de løbende udbud med krav om bedre Euro-normer reduceret med 41 % til ca. 1.100 tons, og dette kan gennem det kommende udbud reduceres yderligere til 670 tons CO₂ i 2019 eller 65 % i forhold til 2008.

Såfremt Kommunen ønsker yderligere miljøgevinster, da kan kommunen stille krav om nul-emission. I praksis vil det betyde el-busser. Kravet om nul-emission vil også give en større miljøgevinst på støjniveauet og for den lokale luftforurening, idet busserne ikke vil udlede NO_x og partikler.

Ballerup Kommune har et ønske om at reducere bussernes udvendige støjbelastning, særligt i forhold til Ballerup busterminal. Kravene til det indvendige og udvendige støjniveau er generelt blevet skærpet, som følge af at Movia har skærpet kravene i forhold til lovgivningen i de løbende udbud. Det forventes derfor, at det reducerede støjniveau på Ballerup busterminal vil kunne opnås i alle 3 scenarier. Der er dog ingen tvivl om, at indsættelse af el-busser vil give en væsentlig større reduktion af støjniveauet.

Såfremt Kommunen ønsker at stille krav om el-busser, da anbefaler Movia, at det begrænses til linjerne 147, 156 og 157, som er kommunens bybusser. De har forholdsvis korte linjeføringer, hvorved de vil kunne oplades på Ballerup st.

Hvis det besluttes at stille krav om nul-emission på buslinjerne 147, 156 og 157, da vil det medføre en årlig merudgift på de 3 linjer på 0,85 - 1,1 mio. kr., eller en samlet merudgift på de udbudte linjer på 1,0-1,3 mio. kr i forhold til basisscenariet. Det vil udover en reduktion på 450 tons CO₂, kunne reducere NO_x udslippet med 1,35 tons og partikeludslippet med 11 kg om året.

I 2008 udledte Movias busser ca. 17,1 ton NO_x og 112 kg partikler i Ballerup Kommune. I 2016 er udslippet gennem de løbende udbud reduceret med henholdsvis 72 % og 74 % til ca. 4,8 tons NO_x og 29 kg partikler, og dette kan gennem det kommende udbud reduceres yderligere til 3,4 tons NO_x og 18 kg partikler i 2019 eller hhv. 80 % og 84 % i forhold til 2008.

De kommuner, hvor igennem de enkelte linjer kører, skal blive enige om de funktionskrav, som skal ligge til grund for udbuddet. Det kræver således enighed henover kommunegrænserne, såfremt der skal stilles krav til fossilfrihed. Ligeledes skal Egedal Kommune tilslutte sig kravet om nul-emission på linje 147/157, hvis dette skal realiseres. Umiddelbart er der enighed på administrativt niveau i kommunerne om at stille krav om fossilfrihed, og Egedal Kommune er ikke afvisende overfor at stille krav om nul-emission på linjerne 147/157.

Såfremt Kommunen beslutter ikke at stille krav om fossilfrihed, eller hvis Kommunerne ikke kan blive enige om fossilfrihed, da vil Movia udbyde kørslen med dieselbusser og bede busoperatørerne om at prissætte muligheden for skift til bio-diesel i kontraktperioden, således at kommunerne efterfølgende kan tilkøbe fossilfrihed mod betaling af den fastsatte merudgift.

Optioner vedrørende reklamer og infotainment

Kommunen skal forholde sig til, om linjerne skal udbydes med reklamer. Som det er i dag, så har busentreprenøren ret til at sælge reklamepladsen indvendigt og udvendigt på busserne, og Movia har option på at ophæve busentreprenørens adgang til at sælge reklamer. Såfremt retten til reklamer ophæves i kontraktperioden, skal kommunerne betale en årlig kompensa-



tion, der svarer til den besparelse på kontraktprisen, som Kommunerne har fået ved at tillade reklamer. Movia skønner, at den samlede besparelse på de udbudte buslinjer udgør 80.000 - 111.000 kr./år.

Gennem de seneste år er der på flere A- og S-buslinjer blevet opsat infotainment, som er skærme indvendigt i busserne, der viser de kommende stoppesteder og skiftemuligheder. Parallelt hermed vises der nyheder, reklamer, og som noget nyt vil kommunerne også få adgang til at vise kommuneinformation i op til 25 % af visningstiden. Kommuneinformationen vil kun blive vist, når buslinjen kører indenfor kommunegrænsen, og informationerne kunne være identisk med det, som eksempelvis bliver vist på skærmene i Borgerservice og på Ballerup.dk.

Administrationen indstiller, at Kommunen fortsat tillader reklamer på de udbudte buslinjer, og at der tilkøbes infotainment på de lokale bybuslinjer 147, 156 og 157 svarende til en årlig udgift på 27.000 - 54.000 kr. Ligeledes anbefaler Movia, at Kommunen tilslutter sig infotainment på buslinjerne 155 og 165, såfremt det er et ønske fra vores nabokommuner, hvor linjerne kører mest. Udgiften hertil vil være 6.000 -11.000 kr./år.

Økonomi for de forskellige scenarier.

Såfremt der i forbindelse med de kommende udbud af kommunens lokale buslinjer træffes beslutning om at stille krav om fossilfrihed og/eller nul-emission er merudgifterne skønnet. Kommunen har i dag afsat ca. 25,4 mio. kr./år til kollektiv busdrift på konto 10.22.

Scenarie	Minimum mio. kr. (skøn)	Gennemsnit mio. kr.	Maksimum mio. kr. (skøn)	Støj	Miljø CO ₂	NO _x + partikler
Basis - diesel	23,7	24,9	26,1			
Fossilfrihed	24,2	25,4	26,7		+	
Fossilfrihed + el-bus	25,2	26,4	27,4	+	+	+

Med forbehold for at ingen kender udfaldet af det kommende udbud, da vil kravene om fossilfrihed og/eller nul-emission i bedste fald kunne rummes indenfor det nuværende driftsbudget for kollektiv busdrift. I værste fald er der tale om en merudgift på 2,0 mio. kr., der er sammensat af en merudgift på 1,3 mio. kr., som følge af kravene om fossilfrihed og nul-emission i udbuddet, og 0,7 mio. kr., som følge af usikkerhed på trafikbestillingsgrundlaget for 2019. Usikkerheden på trafikbestillingsgrundlaget alene udgør +/- 1,2 mio. kr., hertil kommer ekstraomkostningerne for de miljømæssige funktionskrav på hhv. 0,5-0,6 mio. kr. for fossilfrihed, og 1,0-1,3 mio. kr. for fossilfrihed og nul-emission.

Movia gennemfører udbuddet af kørslen, som ”udbud efter forhandling”. Kommunen skal således give Movia et forhandlingsmandat, som dels beskriver kommunens ønsker til funktionskrav, dels en økonomisk ramme for, hvad Kommunen er villig til at betale for disse ønsker. I 4. kvartal 2018 vil Movia vurdere de indkomne tilbud og efterfølgende informere kommunerne på et overordnet niveau om resultatet af udbuddet. Herefter vil de bydende busoperatører blive oplyst om hhv. tildeling og afslag. Movia tildeler IKKE kørslen uden drøftelse med de finansierende parter, såfremt budgettet er overskredet.

Administrationen har sammen med Movia løbende optimeret de lokale buslinjer, både i forhold til frekvens og ruteføring. Der er fortsat linjer, som har et forholdsvis højt tilskudsbehov målt pr. passager, og hvor en yderligere reduktion i frekvensen ud fra en faglig vurdering ikke er mulig. Der vil således være tale om, at man skal nedlægge en buslinje, som eksempelvis linje 145, 216 eller en af servicebusserne, såfremt de skærpede miljøkrav og usikkerheden på trafikbestillingsgrundlaget skal finansieres ved at sænke serviceniveauet.

Da resultatet af udbuddet vil foreligge ultimo 2018, og udbuddet først træder i kraft i december 2019, da vil resultatet heraf først få indflydelse på budgetterne for 2020 og fremefter.