



Notat

Den 22-11-2022

Journal nr. 13.05.00G01-1-22

Til

Fra

Valg af drivmiddel for buslinje 165 og 155

I flere år har landets kommuner været i gang med at skabe klimavenlige løsninger for at håndtere konsekvenserne af klimaforandringerne lokalt. Derfor laver vi på tværs af kommuner klimaplaner med målsætninger om CO₂-neutralitet i senest 2050. Herlev Kommune prioriterer på lige fod med andre kommuner også den grønne omstilling højt.

Hele grundlaget for planlægningen af den kollektive busdrift er, at kommunerne og regionerne samarbejder om planlægning og driften. Det betyder, at vi skal opnå enighed om udbudskriterier, linjeføring og meget andet. I den forbindelse har vi behov for at lytte og tilpasse os i forhold til egne og andres lokale behov.

Alle er enige om og arbejder henimod, at busdriften på sigt overgår til el- eller anden emissionsfri-drift. Dette fælles ønske om at sikre bæredygtighed og miljøet er også Herlev Kommunes.

Samtidigt med dette har vi også en forpligtigelse til at sikre en ansvarlig økonomisk styring og dermed et blik for, hvordan servicerammen påvirkes af disse valg.

I Herlev Kommune modtager vi, som andre, efterregulering på busdriften, som er stigende på grund af corona, faldende passagerer og krisetid mm.

Vi er derfor ekstra udfordrede på den nuværende stigning i brændstofpriserne og især priserne på HVO-diesel. Det er estimeret, at stigningen på blot HVO-diesel vil påvirke Herlev Kommunes driftsbudget med 2,5 mio. kr. i 2023. Det er en stigning på ca. 16 % på Herlev Kommunes driftsbudget til kollektiv transport.

For Herlev Kommune er det af økonomiske årsager derfor nødvendigt, at busdriften for en midlertidig periode overgår til almindelig diesel. Det er ikke en beslutning om permanent at ændre driften til almindelig diesel, Der skal hurtigst muligt skiftes tilbage til HVO-diesel, når priserne for HVO-diesel udligner sig. Valget om et ændret drivmiddel er kun midlertidigt. Movia bekræfter, at en sådan omstilling kan ske med en måneds varsel.

Valget om midlertidig anvendelse af almindelig diesel, kan kun besluttes for alle buslinjer i en driftskontrakt. Det betyder, at Herlev Kommunes fleksibilitet på de to lokale buslinjer 167 og 168 er afhængige af Furesø, Gladsaxe og Ballerup kommuners valg, da de er i samme kontrakt som buslinje 165 og 155.

På nuværende tidspunkt har Furesø og Gladsaxe kommuner tilkendegivet, at de for en periode kan acceptere, at der anvendes almindelig diesel på linje 165 og 155. Ballerup Kommune har ikke truffet denne beslutning trods deres lille andel af buslinje 165 og 155. Ballerup Kommunes andel er henholdsvis 20% på buslinje 155, som har et begrænset antal køreplantimer og under 6% af linje 165. Af den samlede driftskontrakt har Ballerup Kommune 4,3% af køreplantimerne.

å den baggrund har vi oplyst andre tiltag, som kan tages i brug, for at mindske påvirkningen af Herlev Kommunes driftsbudget. Alle de oplyste er:

1. Skal linjeføringen ændres, således at buslinje 165 og 155 ikke betjener Ballerup Kommune og dermed ingen betjening af Egebjerg.
2. Skal Herlev Kommune og eventuelt andre kommuner midlertidigt overtager udgiften til køreplantimerne i Ballerup Kommune og dermed også beslutningskompetencen i forhold til valg af drivmiddel.
3. Skal Ballerup Kommune overtager den ekstra omkostning Herlev Kommune og eventuelt andre kommuner har ved at fastholde HVO-diesel.
4. Skal der anvendes en blanding af almindelig diesel og HVO-diesel fordelt svarende til Ballerup Kommunes andel, dermed anvendes 4,3% HVO-diesel og de resterende 95,7% er almindelig diesel.
5. Midlertidigt overgang til almindelig diesel for buslinjer 167, 168, 155 og 165.

Furesø, Gladsaxe og Herlev kommune er enige om alternativ fem og har politiske beslutninger, der skaber mulighed for indgåelse af aftale om dette alternativ. Men da alle kommuner skal være enige, spænder Ballerup Kommune ben for, at denne løsning kan besluttes.

Furesø, Gladsaxe og Herlev kommuner kan anbefale, at der evalueres efter seks måneder samt at bede Movia følge prisudviklingen for henholdsvis HVO- og almindelig diesel. Hvis prisforskellen udlignes inden da, ændres driften inden for en måned tilbage til HVO-diesel.

Hvis der ikke kan opnås enighed om dette alternativ, er Furesø, Gladsaxe og Herlev kommuner enige om, at der kan træffes beslutning om at anvende alternativ fire midlertidigt. Ballerup Kommune kan dermed indregne CO2 besparelsen for deres 4,3% af linjerne. På nuværende tidspunkt oplyser Movia, at udgiften for de 95,7% almindelig diesel og 4,3% HVO-diesel gør sig gældende for alle kontraktens buslinjer og finansieringen også fordeles mellem kommunerne. Dette forhold vil kommunerne udfordre Movia på, således at finansieringen følger køreplantimerne på de 4,3%, som er Ballerup Kommunes og dermed Ballerup Kommunes udgift.

Hvis ikke der blandt kommunerne og regionen kan opnås fælles forståelse og fleksibilitet ved planlægning og driften af busserne, vil det fremtidige samarbejde blive rigtigt svært. Det betyder, at Herlev Kommune fremadrettet i samarbejdet med Ballerup Kommune vil have en anden tilgang i forhold til beslutninger om udbudskriterier, ruteplanlægning mm.