

Til

Kommuner og regioner

Dokumentnummer
1370581**Dato**
opdateret 06 09 2022**Sagsbehandler**
VIH**Direkte**
+45 36 13 16 30CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798**LCA-dokumentation i A22**

Movia har i samarbejde med en række nordiske trafiksselskaber udviklet et spørgeskema vedr. miljø- og klimapåvirkninger fra emissionsfri bussers produktion, anvendelse og bortskaffelse. Med overgangen til elbusser reduceres udledninger fra busserne drift markant. Der er dog fortsat miljø- og klimapåvirkninger forbundet med de øvrige faser af bussens livscyklus. Der udledes klimagasser fra produktion af bussen og bussens batteri, der er miljøpåvirkninger forbundet med udvinding af bussens råmaterialer, der er klimapåvirkninger fra lækage af det kølemiddel, som anvendes i bussens klimaanlæg, og muligheder for at genanvende bussens dele afhænger af hvilke materialer, som benyttes, og hvordan bussen er designet med henblik på genanvendelse. I dag har trafiksselskabet en meget begrænset viden om miljø- og klimapåvirkninger fra bussens produktion og end-of-life-fase.

Movia ønsker gennemsigtighed i forhold til de samlede miljø- og klimapåvirkninger fra produktion, anvendelse og bortskaffelse af emissionsfri busser. Sammen med de andre nordiske trafiksselskaber har Movia arbejdet for, at busindustrien udvikler en fælles metodik til at opgøre miljø- og klimapåvirkninger fra emissionsfri busser gennem hele bussens livscyklus. Det lykkedes dog ikke at blive enige med busproducenterne om udvikling og anvendelse af en sådan fælles miljøproduktdeklaration for emissionsfri busser.

Med livcyklusanalyse spørgeskemaet får vi viden om centrale forhold vedr. miljø- og klimapåvirkninger gennem bussens samlede levetid. En række busproducenter gennemfører allerede livcyklusanalyser for deres elbusser. Busproducenterne anvender dog ikke den samme fremgangsmåde for disse analyser, og det er derfor ikke meningsfyldt f.eks. at sammenligne CO₂-udledning for produktion af elbusser på tværs af producenter. Ved besvarelse af spørgeskemaet opnår operatørerne i stedet point i forhold til livcyklusanalysens kvalitet. Operatøren opnår point, hvis analysen er baseret på den internationale standard for livcyklusanalyser, og hvis analysen er tredjepart verificeret af en ekspert i livcyklusanalyse (LCA). For andre dele af spørgeskemaet opnår operatøren point, hvis bussen er designet på en måde, som gør det muligt at genanvende de enkelte komponenter, og hvis bussen anvender et klimavenligt kølemiddel i bussens klimaanlæg.

Det er både i Movias og trafikejernes interesse at have viden om bussernes miljøydelse i et LCA-perspektiv. Viden om disse forhold kan anvendes til håndtering af spørgsmål fra borgere og medier (f.eks. vedr. hvilke batterier benyttes, hvad er CO₂-fodaftrykket fra produktion af batterierne). Ved at efterspørge LCA-dokumentation bidrager kommunerne og regionerne til at skabe en større fokus på miljøpåvirkninger fra bussens produktion og end-of-life, hvilket er med til at flytte dagsordenen inden for industrien.

De andre nordiske trafikkselskaber, som har været med til at udvikle spørgeskemaet, planlægger også at anvende det i fremtidige udbud. Ved at stå sammen om at italesætte behov for viden om bussernes samlede miljø- og klimapåvirkninger sender vi et klart signal til markedet om, at vi ønsker mere gennemsigtighed på dette område, og at der også er en betalingsvillighed for denne viden.

Fra og med udbud A22 anbefaler Movia at tilføje viden om bussernes klima- og miljøpåvirkninger gennem bussens livscyklus en værdi ved evaluering af operatørens tilbud for emissionsfri enheder. Det er frivilligt for operatøren at oplyse disse informationer om den tilbudte emissionsfrie bus. Operatørens besvarelse af spørgeskemaet vurderes ud fra en række objektive kriterier. Hvis operatøren ved besvarelse af spørgeskemaet opnår en vis score, får operatøren et evalueringsteknisk fradrag.

Hvis der er en generel opbakning blandt kommuner og regioner for at efterspørge livscyklusanalysedokumentation i A22, påtænker Movia at implementere det for alle udbudsenheder i A23, således at det ikke fremadrettet vil være et tilvalg fra trafikejernes side.

Movia anbefaler, at der gives et evalueringsteknisk fradrag for livscyklusanalysedokumentation for alle emissionsfrie enheder. Kravet om livscyklusanalysedokumentation medfører en evalueringsteknisk rabat til tilbudsgivere, som tilbyder dette, hvilket kan medføre, at omkostningen for trafikejerne øges svarerende til værdien af det evalueringstekniske fradrag. Movia anbefaler at niveauet for det evalueringstekniske fradrag fastsættes til 5.000 kr. pr. driftsbus. Tabel 1 viser størrelsen af det evalueringstekniske fradrag for udbudsenhederne i A22.

Tabel 1. Omkostning for evalueringsteknisk fradrag på 5.000 kr. pr. driftsbus for livscyklusanalysedokumentation per udbudsenhed

| Udbuds-enhed | Trafikejere | Linjer | drifts-bus-ser | 1000 kr./år | kr./t |
|--------------|--------------------------------------|--|----------------|-------------|-------|
| A-I | Kalundborg, Holbæk, Odsherred | 541, 542, 543, 544, 596, 597, 598 | 9 | 45 | 2,9 |
| A-II | Kalundborg, Region Sj | 551, 552, 553, 576, 577, 430R, 545 | 15 | 75 | 1,5 |
| B | Næstved, Kalundborg, Slagelse | 615, 432, 437 | 5 | 25 | 1,5 |
| C-I | Holbæk, Løjre | 228, 504, 505, 506, 587, 588, 511, 530, 581, 582, 584, 585, 586, 589 | 18 | 90 | 3,3 |
| C-II | Holbæk | 501A, 502, 420 | 11 | 55 | 1,5 |
| D | Faxe | 265, 266, 267 | 2 | 10 | 1,9 |
| E | Region H | 94N, 250S | 18 | 90 | 1,2 |
| F | København | 14 | 7 | 35 | 1,2 |
| G | Frederiksberg, Rødovre, Glostrup | 71, 72, 74, 847, 848 | 5 | 25 | 1,8 |
| H | Region H, Region Sj | 123 | 9 | 45 | 1,1 |
| I | Region H, Region Sj, Løjre, Roskilde | 600S, 91N | 21 | 105 | 1,3 |
| J | Ballerup, Egedal, Roskilde, Solrød | 216, 220, 358 | 9 | 45 | 1,3 |

Movia foreslår, at det endelige niveau for det evalueringstekniske fradrag for

livscyklusanalysedokumentation fastlægges i dialog med trafikejerne.