

REFERAT Særligt udvalg om klima og bæredygtighed 2019-2021 d. 29-09-2021

Mødedato Onsdag d. 29. september 2021 kl. 00:00

Mødested Aabo Plejecenter, Doktorbakken 10 i Åkirkeby, mødelokale A

Indholdsfortegnelse

Fraværende og bemærkninger til dagsordenen.....	3
Udkast til strategi- og udviklingsplan for BAT.....	5
Drøftelse af kommende handleplaner for Bornholms strategi for grøn mobilitet.....	14
Anlægsbevilling til BRK lade-infrastruktur til el-biler.....	19
Eventuelt.....	26

Punkt 1: Fraværende og bemærkninger til dagsordenen

Åbent punkt

1 Fraværende og bemærkninger til dagsordenen

00.22.04A08-0001

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Særligt udvalg om klima og bæredygtighed	29-09-2021	1	

Fraværende

Bemærkninger til dagsordenen

Udviklingskonsulent Marie Wibe deltager under hele mødet.

Alex Speed Kjeldsen meldte afbud.

Kirsten Wendell forlod mødet kl. 15.45 under behandling af punkt 2.

Klaus Vesløv forlod mødet kl. 16.30 under behandling af punkt 3.

Punkt 2: Udkast til strategi- og udviklingsplan for BAT

Bilag

Bilag 1 - BAT strategi- og udviklingsplan 180821

Bilag 2 - Proces- og tidsplan for BAT's Strategi- og udviklingsplan

Åbent punkt

2 Udkast til strategi- og udviklingsplan for BAT

13.05.10A00-0002

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Særligt udvalg om klima og bæredygtighed	29-09-2021	2	

Politisk sagsgang

Natur- og Miljøudvalget beslutter

Resumé

BAT har udarbejdet et udkast til en strategi- og udviklingsplan frem til år 2026 (bilag 1). Strategi- og udviklingsplanen indeholder flere elementer og dækker bredt inden for optimering af processer internt, digitalisering og ikke mindst en plan for at efterleve BRKs strategi for grøn mobilitet.

BATs strategi- og udviklingsplan er en strategi og en handlingsplan, og skal betragtes som et dokument, der beskriver i hvilken retning BAT ønsker at udvikle sig de næste 5 år, samt en plan for nødvendige udskiftninger af materiel. BAT har sat et pejlemærke på strategien, der er omsat i 5 overordnede projekter. Hvert af disse projekter indeholder en separat strategi og udviklingsplan. Der er 5 projekter:

- Organisationen BAT – et projekt der har fokus på forbedring og optimering af processer og procedurer med henblik på at højne kommunikation, arbejdsmiljø og kvalitet.
- Udvikling af køreplan – et projekt der går på at BAT har en helårsplan, der ses som et fundament for fremtidig tilpasning og udvikling af BATs kørsel.
- Strategien Grøn Mobilitet – BAT er med i strategien og strategiens punkter skal omsættes til handleplaner. Både i BAT internt, men BAT skal også deltage som en integreret del af BRK.
- Busflåden – BATs busflåde skal løbende udskiftes. For at sikre at leve på til målsætningerne i den grønne mobilitetsplan – er der indtænkt et skifte til elbusser her.
- Digitalisering – BAT har behov for digitalisering. Dels for at tilbyde bedre og mere tidsvarende produkter til sine kunder. Her tænkes på billetsystem og kundeservice. Derudover en plan for digitalisering af processer og procedurer med henblik på optimering og et bedre overblik.

Udvalget skal drøfte og tage stilling til strategi- og udviklingsplanen som helhed samt projekterne heri.

Indstilling og beslutning

Direktøren indstiller at:

- a) Udkast til strategi- og udviklingsplan drøftes.
- b) Proces- og tidsplan for udarbejdelse af strategi- og udviklingsplan for BAT godkendes.
- c) Udkast til strategi- og udviklingsplan sendes til høring i Ældreråd, Handicapråd og orientering og kommentering i Særligt udvalg for klima og bæredygtighed.

Natur- og Miljøudvalget den 24. august 2021:
Indstillingen drøftet og godkendt.

Kommunaldirektøren indstiller til Særligt udvalg om klima og bæredygtighed,

- a) At Udkast til strategi- og udviklingsplan for BAT drøftes
- b) At der udarbejdes input til Natur- og Miljøudvalgets videre arbejde

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed den 29. september 2021:
Ad. A: Drøftet

Ad B: Udvalget savner, at udviklingsstrategien forholder sig til den netop vedtagne Strategi for Grøn Mobilitet. Udvalget oversender input til Natur- og Miljøudvalget.

Sagsfremstilling

Der er sat et strategisk pejlemærke op for, hvordan BAT udvikles de kommende 5 år – frem til 2026. Pejlemærket er:

“BAT er øens grønne trafikselskab, med en mobilitetsplan der sikrer grøn transport til skole, uddannelse, arbejde, fritids og kulturaktiviteter. Samtidig udgør BAT en integreret del af den samlede mobilitet på Bornholm, der gør det attraktivt at bosætte sig på hele øen. Dertil er BAT en aktiv del af BRK, der sørger for transport af de øvrige centres borgere til dagtilbud, læge og andre tilbud.”

Strategi- og udviklingsplanen er inddelt i 5 projekter. Disse projekter dækker fra optimering af processer og procedurer, over en digitalisering der tilgodeser optimering internt, og en del kundevendte tiltag – primært i form af et nyt billetsystem. BAT har en ældre busflåde, hvilket udfordrer på antallet af driftsbusser. Derfor er der et projekt - fornyelse af busflåden – der skal sikre en bedre drift, samtidig med en muliggørelse af at leve op til BRKs strategi for grøn mobilitet.

Projekterne er:

- Organisationen BAT
- Udvikling af køreplanen
- Strategien Grøn mobilitet
- Busflåden
- Digitalisering

De enkelte projekter som kræver politisk involvering og ekstra finansiering vil løbende blive forelagt til politisk behandling og stillingtagen.

Organisationen BAT

BATs administration – Trafikselskab, Drift og Kørselskontor skal være en attraktiv arbejdsplads med godt arbejdsmiljø. Arbejdsopgaverne skal løses i tæt samarbejde mellem afdelingerne, både internt i BAT, men også på tværs af BRK. Der er optimeret på processer og procedurer, så kvaliteten af arbejdet er højt.

Projektet er et internt “hvile i sig selv” projekt og er en optimering af processer og procedurer, tiltænkt et løft af kommunikation og arbejdsmiljø. Derfor er der ikke forbundet direkte udgifter eller besparelser i dette projekt ud over time ressourceforbruget.

Udvikling af køreplan

BAT udvikler løbende på at forbedre køreplanen, så den lever op til den økonomiske ramme der er sat, men samtidig følges trafikmønstrene og analyseres, så BAT kan indgå i konstruktiv dialog med det politiske udvalg om hvordan midlerne udnyttes bedst muligt.

BAT kører på 1. år på en ny helårskøreplan. BAT betragter den nye køreplan som et fundament, der løbende skal udvikles på og tilpasses. Projektet har overordnet to formål. Det ene formål er at tilpasse kørslen til de behov, der er blandt passagerer. Dette skal ske i tæt samarbejde med brugerrådet og NMU. Det andet formål er at forbedre på vagter og turnus for at imødekomme forbedringsønsker fra chaufførerne og derved rette et fokus på arbejdsmiljø blandt chaufførgruppen.

Et forbedret datagrundlag er en forudsætning for at kunne ændre og optimere på køreplanen. Til dette har BAT tilkøbt et elektronisk passagertællemodul til det appsystem, der i forvejen anvendes til realtid og ruteforløb. Derudover skal BAT intensivere dialogen med brugerrådet, der bør suppleres med repræsentanter for virksomheder og unge med henblik på at øge kundegrundlaget.

Projektet skal udmøntes i et årligt ændringsforslag til køreplanen, der naturligt skal behandles politisk, da der her kan være økonomiske konsekvenser. Selve projektet er omkostningsneutralt.

Strategi for grøn mobilitet

BAT er med i BRKs strategi for grøn mobilitet. For at imødekomme strategien har BAT udarbejdet et projekt for fornyelse af busflåden og etablering af en ladeinfrastruktur.

Selve arbejdet med strategien er omkostningsneutralt, men de projekter, der sikrer at BAT lever op til strategien, er forbundet med udgifter. Disse projekter er beskrevet separat i strategi- og udviklingsplanen.

Busflåden

"BAT er øens grønne trafikselskab" – for at indfri målsætningen er det nødvendigt at skifte til emissionsfri drivmidler. Forskningen siger på nuværende tidspunkt, at EL er fremtiden for den kollektive transport – hvilket de øvrige trafikselskaber i Danmark også bekræfter. BAT er det eneste trafikselskab, der ikke har elbusser i drift. Der er 4 elbusser på vej til ibrugtagning i midten af 2022.

BRK's strategi for grøn mobilitet sætter krav om fornyelse til BAT's fremtidige busflåde. Busflåden i dag er ældre og et ekstra fokus på en fornyelse er nødvendig.

Det er politisk vedtaget, at BAT frem til 2025 skal fremsende en sag til politisk behandling, som skal grundlag for en afklaring på, hvordan busflåden udskiftes til emissionsfri drivmiddel senest i 2030. Da der ligger en udskiftning af 10 busser i 2023, skal det ligeledes afklares, hvorvidt disse busser skal være elbusser eller traditionelle dieselbusser.

BAT er i gang med at anskaffe de første 4 elbusser til ibrugtagning medio 2022. Dernæst ligger der en udskiftning af 10 busser til senest 2023. Projektet Grøn buspulje blev godkendt af kommunalbestyrelsen den 25. februar 2021. Link til beslutning: [Kommunalbestyrelsen: 25-02-2021 kl. 18:00 \(brk.dk\)](#).

De 10 nye busser i 2023 på el vil være en merudgift på op til 20.000.000 kroner i anskaffelsessum af busserne. En dieselbus koster ca. 1,4 mio. kroner, og en elbus koster ca. 3,2 mio. kroner. Uanset om busserne anskaffes ved kontantkøb eller leasing i en 10-årig periode, er udgiften den samme.

Det koster mindre at drive en elbus. COWI har i maj 2020 udarbejdet en rapport for Midttrafik og BAT har fået BEOF til at hjælpe med en beregning på brændstofudgifter på elbusser og nye dieselbusser. BEOF's beregninger viser, at 10 busser med et årligt forbrug på 150.000 km. giver en besparelse på ca. 950.000 kroner. Over en 10-årig periode vil det svare til 9.500.000 kroner. – forudsat en ens prisforskel mellem diesel og el.

Der ligger en yderligere besparelse på service og vedligehold.

Der er mindre udgifter i service og vedligehold på elbusser end der er på dieselbusser. Hvor stor denne besparelse er for BAT, er på nuværende tidspunkt ikke kendt. Endvidere vil der være en overgang, hvor BAT har brug for at servicere begge typer busser – og skal have uddannet personale i at servicere elbusser og udstyret værksted og klargøring til de nye busser. Derfor anmoder BAT om, at bruge perioden frem til 2026 til at få oparbejdet viden om servicering af elbusser og fundet ud af de reelle udgifter på service og vedligehold af elbusser i BAT's kontekst. BAT kører op mod dobbelt så mange kilometer årligt i forhold til andre udkørselssteder, så det er vanskeligt at foretage 1:1 sammenligninger på besparelser på service og vedligehold hos andre trafikskaber. De nyeste udbud viser, at det er billigere med elbusser end dieselbusser – Nordjyllands Trafikselskabs udbud af bybusser viser dette ([LINK](#)), og i busdrift skal der ses mere på TCO i bussernes afskrivningsperiode end på anskaffelsessummen. Men, da dette er et helt nyt kapitel i den offentlige transport på Bornholm, så er de samlede TCO på en busflåde drevet på el ikke kendt og der er parametre, der er svære at svare på om det reelt bliver billigere.

Det der er billigere med elbusser i forhold til dieselbusser er:

- Drivmiddel – el
- Mindre brug af reservedele
- Mindre service og reparationer

Det der gør elbusser dyrere end dieselbusser

- Væsentlig højere anskaffelsessum.
- Investeringer i ladeinfrastruktur.
- Ny type bus kræver uddannelse og omskoling af mekanikere. Dertil er skal der defineres en snitflade mellem BATs egne mekanikere og leverandørens, da BAT ikke vil kunne varetage reparationer på elektriske dele. Denne snitflade afgøres i udbud og BAT har ingen viden om dette på nuværende tidspunkt.

Usikkerheder – ubekendte faktorer i forhold til andre trafikskaber.

- Holdbarhed og garanti på batteri. BATs busser kører ca. dobbelt så langt som andre. Kan batteriet holde til det – og hvilke konsekvenser vil det få, hvis batteripakkerne skal skiftes på et tidspunkt i leasingperioden.
- Slidte batterier med lav kapacitet kan udfordre de kendte vognløb og stille krav til et større antal driftsbusser.

Derfor kan TCO blive både dyrere og billigere end dieselbusser. De nyeste udbud viser, at det er billigere med el – og med den viste besparelse på drivmiddel, er der indikationer på at TCO bliver billigere, jo flere km, der køres pr. år. Men, hvis batteripakken skal skiftes undervejs i bussens levetid, kan det gøre den samlede TCO dyrere.

Da, der anmodes om busser i 2023 – der skal køre i 10 år, går disse busser langt udover tidsrammen i denne strategi- og udviklingsplan.

Skulle det derfor vise sig, at der ligger en besparelse på driften af elbusser, anmoder BAT derfor om at en eventuel besparelse på service og vedligehold kan omprioriteres til oparbejdelse af viden, for at være klar til en fuld elektrificering i 2025-2026.

Opsummering: Det kan koste op til ca. 20.000.000 kroner mere for elbusser fremfor dieselbusser. Der ligger en besparelse på 9.500.000 kroner på drivmiddel. Det efterlader en merudgift på 10.500.000 kroner for 10 nye elbusser – afskrevet over en 10-årig periode. Det er overvejende sandsynligt, at en besparelse på reservedele og service vil modsvare denne merudgift.

Dertil en investering på 3.000.000 kroner til strømforsyning og opsætning af ladestandere til at sikre, en ladeinfrastruktur til en fuld elektrificering af BAT's busflåde.
Der er en tendens til, at opladning foregår på busdepoterne med almindelige ladestandere til store biler. De væsentlige dyrere ladestandere – pantografer – bliver ikke anvendt i nye projekter, hvilket forklarer den relativt lave investeringssum.

Digitalisering

BAT skal digitaliseres, så trafikselskabet har et digitaliseringsniveau, der gør det attraktivt at anvende kollektiv transport. Derudover skal det være muligt at analysere på rejsemønstre, kapaciteter og andre parametre. Digitaliseringen skal være både kundefremt i forhold til billetsystem og trafikinformation – og formidling af disse. Digitaliseringen skal også være vendt mod selskabet, så der er et solidt datagrundlag for at analysere behov, trends, kapaciteter og andre parametre, der er vigtige i at sætte de bedste rammer op for den kollektive transport – og mobilitet som helhed.

BAT har mangler på digitalisering. Det er både i forhold til et mere elektronisk billetsystem, men også digitalisering til afdækning af kørselsmønstre, brændstofforbrug, service etc. BAT har realtid på noget af kørslen, men mangler de lokale ruter. Det forventes at være på plads i løbet af efteråret 2021.

Grundlæggende kan digitalisering i BAT inddeles i 2 dele. Det kundefremte og resten. Der er naturligvis overlap på nogle af systemerne, men den store del i det kundefremte er et nyt billetsystem. Både billetsystem til de ikke digitale borgere og til øvrige.

Billetsystem

I forbindelse med sag om stop af salg af klippekort i busserne den 4. maj, 2021, har NMU bedt BAT om at finde et nyt billetsystem til implementering i 2022.

BAT har set på 3 systemer – rejsekortet og 2 andre.

Desværre er tiden til at gå på rejsekortet ikke optimal. Den hardwareplatform systemet kører på nu står til udskiftning omkring 2025. Dertil kommer en periode på omkring 2 år inden rejsekortet er fuldt implementeret. Der ligger en stor investering i udstyr til rejsekortet, der med stor sandsynlighed skal udskiftes i 2025.

Det anbefales at foretage en afklaring om der er vilje og midler til at gå ind i et afklarende forløb med rejseplanen. Bornholm som TestØ er yderst relevant her, og ideen er præsenteret for rejsekort, der har tilkendegivet at det kan være interessant at arbejde videre med.

Et alternativ til rejsekort er at investere i et andet billetsystem. Det system forudsætter mulighed for løbende at kunne udvikle nye produkter og produkttyper for at imødekomme de aktuelle billetteringsbehov.

BAT anbefaler, at der arbejdes videre med Rejsekort som den fremtidige billetløsning. Uanset hvilken mulighed der vælges, anbefaler BAT et projektforsøg med stor involvering fra brugerråd og andre interessenter i et nyt billetsystem.

Vælges Rejsekort, vil BAT komme med på en national løsning. Her er der allerede nu et stort stykke arbejde i gang med at finde ud af, hvilke billetprodukter der kan medvirke til at trække passagerer tilbage til den kollektive trafik. Verden ser anderledes ud efter COVID-19 – eksempelvis er et månedskort en dyr løsning for de der arbejder hjemmefra 2-3 dage om ugen. Hvis BAT kommer med på rejsekort, er der også adgang til de nyudviklede produkter.

Økonomisk vurdering, billetsystem:

Rejsekortet kan ikke umiddelbart prissættes på den nye teknologi. Det forventes at have en driftsomkostning på ca. 2.000.000 kroner pr. år.

De 2 øvrige billetsystemer vil kræve en generel investering på omkring 1.500.000 kroner. Dertil et beløb på ca. 1.000.000 kroner årligt, til drift og vedligehold. Priserne på billetsystemer er listepreiser og derfor forbundet med en vis usikkerhed. Hvis Rejsekort fravælges, skal der startes et udbud på et billetsystem i stedet for.

Appløsning

BAT har en app, der er en integreret del af rejseplanen. Den er udviklet af samme virksomhed, der laver rejseplanens app, så appen har den styrke at den både fungerer som selvstændig app og som en del af rejseplanens app.

Appløsningen har en relativ høj driftsomkostning – ca. 200.000 kroner årligt. Dertil kommer at det er meget dyrt at videreudvikle og forbedre funktionalitet. Eksempelvis er det kun muligt at betale med mobilepay i appen, hvilket udelukker brug for alle BATs udenlandske kunder. Det vil koste omkring 500.000 kroner at få tilføjet andre betalingsmetoder til appen.

Derfor ønsker BAT en anden løsning og er inviteret af Fynbus og Sydtrafik til at indgå i et fællesskab med at få udviklet en app. Dette samarbejde er ved at starte op og BAT er gået med i en afklaring og kravspecificering indledningsvis. Hvis det viser sig, at der er god synergi mellem selskaberne og der kan findes en appløsning, der er fordelagtig for BAT, så vil det resultere i en fælles løsning.

Økonomisk vurdering, appløsning:

En ny app forventes at koste 300.000-400.000 kroner i investering og 100.000-200.000 kroner i drift frem til 2026. Til gengæld forventes at de årlige omkostninger vil være væsentlig mindre end de 200.000 kroner det koster i dag at drive appen, så en omprioritering af de eksisterende udgifter vil frem mod 2025, medføre en årlig besparelse på ca. 100.000-200.000 kroner.

Øvrig digitalisering

BAT har et yderligere behov for at digitalisere flere interne processer, der i dag foregår manuelt. Disse digitaliseringer er primært til drift og værksted.

Alle chauffører har i dag en tablet. Den tablet indeholder primært apps til brug for bussen. BAT ønsker derfor at ændre tabletet til at være en bustablet, frem for en som chaufføren har med i bussen. Fremadrettet vil denne tablet også kunne anvendes til at forbedre informationerne i busserne i forhold til automatisk skift af takstzone, annoncering af næste stoppested, realtid etc.

BAT søger en løsning, så tablets kan udskiftes løbende over driften, fremfor at skulle foretage en investering hvert 3-4 år. BRK har en tilsvarende løsning på PC-området og vil med fordel kunne introduceres her.

I forbindelse med sommerkørslen har BATs chauffører oplevet, at mange turister stopper bussen og spørger om, hvilke busser der afgår hvornår. Det medfører forsinkelser og hvis der bliver opsat elektroniske tavler med relevant information på de mest besøgte stoppesteder kan disse forsinkelser undgås.

Denne løsning kan implementeres via skærme, der er forsynet med solceller og batteri – og er i brug ved få stoppesteder. BAT ønsker at udvide antallet af skærme på de 20 mest besøgte stoppesteder. Samme information kan formidles via et link til afgangstavlen på rejseplanen, men det kræver som minimum en smartphone og kan løses ved at sætte QR koder op ved stoppestederne. QR-koder har begrænset anvendelse og serviceniveauet er ikke på højde med en infoskærm.

Økonomisk vurdering, øvrig digitalisering:

Tablets vil kræve en investering på 250.000 kroner og infoskærmene vil koste 400.000 kroner

Handlingsplan

Da der indgår væsentlige investeringer i flere projekter i handleplanen, er en tidsplan afhængig hvordan projekterne finansieres.

Umiddelbart er der 3 muligheder: BAT finansierer via driften, BAT omprioriterer eller en ekstrabevilling.

Da BAT fortsat har en gældsafvikling, er det begrænset hvad der kan afses til investeringer via driften. Men, for at muliggøre væsentlige forbedringer forventer BAT at kunne foretage investeringer på op til 300.000 årligt.

Det giver denne tidsplan for de projekter, der enten er omkostningsneutrale, kan tages inden for egen ramme eller finansieres via omposteringer:

Handleplan for BAT 2021-2026			2021				2022				2023				2024				2025			
	Egenfinansieret/omprioriteringer	Økonomisk ramme	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
4.1	Organisationen BAT																					
4.2	Udvikling af køreplan																					
4.3	Grøn mobilitet - BRK strategi																					
4.4	4 elbusser til bybus	Er projekteret og budgetsat i 2021																				
4.6.1	Hjemmeside	er implementeret																				
4.6.2	Appløsning	500.000,00																				
4.6.3	Trafiktællinger	er i test																				
4.6.5	Tablets i busserne	250.000,00																				
Tidsramme for projekt der finansieres via driften																						
Tidsramme for gennemførelse af projekt hvis det er via omprioriteringer og uden besparelser																						
Tidsramme for gennemførelse af projekt hvis det er finansieret gennem ekstrabevillinger																						

De projekter der kræver en ekstern finansiering – eller kan finansieres via omposteringer eller selvfinansiering og som kan udskydes til gældsafviklingen er på plads, er angivet i nedenstående tidsplan.

Handleplan for BAT 2021-2026			2021				2022				2023				2024				2025			
	Ekstern finansiering	Økonomisk ramme	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
4.4	Klargøring mod 2025 - ladeinfrastruktur	3.000.000,00																				
4.4	10 nye busser til 2023	EL busser - merudgift 20.000.000 Dieselbusser																				
4.5	Digitalisering - Billetsystem	Minimum 2.000.000																				
4.6.4	Systemer til drift og værksted	200.000,00																				
4.6.6	Digitale Stoppestedstavler	400.000																				
Tidsramme for projekt der finansieres via driften																						
Tidsramme for gennemførelse af projekt hvis det er via omprioriteringer og uden besparelser																						
Tidsramme for gennemførelse af projekt hvis det er finansieret gennem ekstrabevillinger																						

Proces- og tidsplan:

Af bilag 2 fremgår Proces- og tidsplan for udarbejdelse af Strategi- og udviklingsplan for BAT. For at sikre en bred involvering og forankring blandt BATs interessenter, er der i tidsplanen indtænkt, at denne sendes til orientering og kommentering i *Særligt udvalg om klima og bæredygtighed* samt til høring i *Ældreråd* og *Handicapråd*. Herudover inddrages BATs brugerråd og Destination Bornholm ved dialogmøder.

Økonomiske konsekvenser

Der er umiddelbart ingen direkte økonomiske konsekvenser af dette udkast. De enkelte projekter kan have en økonomisk konsekvens, men disse vil blive beskrevet og fremlagt som separate sager til politisk behandling.

Supplerende sagsfremstilling

-

Punkt 3: Drøftelse af kommende handleplaner for Bornholms strategi for grøn mobilitet

Åbent punkt

3 Drøftelse af kommende handleplaner for Bornholms strategi for grøn mobilitet

00.16.02P22-0002

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Særligt udvalg om klima og bæredygtighed	29-09-2021	3	

Politisk sagsgang

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed beslutter.

Resumé

På møde i [Særligt udvalg om klima og bæredygtighed den 25. august 2021](#) blev det besluttet at drøfte prioriteringen af arbejdet med at implementere Bornholms strategi for grøn mobilitet med afsæt i de handleplaner, der lægges frem som en del af strategien. Porteføljen af handleplaner vil løbende blive revideret i takt med, at nye behov og muligheder opstår. Udvalget har allerede igangsat to handleplaner med fokus på henholdsvis ladeinfrastruktur og borgerinddragelse.

Indstilling og beslutning

Kommunaldirektøren indstiller, at

- Særligt udvalg om klima og bæredygtighed drøfter porteføljen af handleplaner for grøn mobilitet med henblik på at prioritere den fremadrettede indsats.

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed den 29. september 2021:

Drøftet. Udvalget ønsker, at der udarbejdes et udkast til en handleplan for øget hverdagscyklisme til næste møde.

Sagsfremstilling

På møde i [Særligt udvalg om klima og bæredygtighed den 25. august 2021](#) blev det besluttet at drøfte prioriteringen af arbejdet med at implementere Bornholms strategi for grøn mobilitet på det kommende udvalgs møde den 29. september 2021. På mødet i september ville det være afklaret, om udvalgets udvidelsesforslag til arbejdet med grøn mobilitet i 2022 og 2023 (i alt 1,6 mio. kr.) blev imødekommet i årets budgetforhandlinger.

Som følge af budgetforliget mellem Socialdemokratiet og Venstre den 2. september 2021 er der klarhed omkring de økonomiske rammer for grøn mobilitet. Budgetforliget anviser, at der allokeres samlet 1,6 mio. kroner fra Grøn tilskudspulje til at sikre, at der sættes handling bag visionerne i Bornholms strategi for grøn mobilitet i perioden 2022-2023. Budgettet behandles endeligt af kommunalbestyrelsen i oktober 2021.

Indfrielse af målene i Strategi for grøn mobilitet

Implementeringen af Bornholms strategi for grøn mobilitet vil finde sted på flere niveauer: dels ved at indarbejde målsætningerne i eksisterende indsatser og dels gennem handleplaner målrettet grøn mobilitet. Førstnævnte gælder for eksempel i byudvikling- og trafikplanlægningen

samt i revisionen af ejerstrategier, som er arbejde, der aktuelt pågår, eller er planlagt i efteråret 2021. Disse indsatser skal ses i tillæg til de indsatser, der er omfattet af en handleplan.

Porteføljestyling

I nedenstående tabel 1 er der et samlet overblik over de foreslåede handleplaner på overskriftsniveau, samt en indikation af, hvornår de forventes udført. Med nedenstående handleplaner vil der være indsatser, der omfatter alle strategiens overordnede indsatsområder.

Porteføljen over handleplaner vil løbende blive revideret, når nye muligheder og behov opstår.

Tabel 1: oversigt over handleplaner

Handleplaner	2021	2022	2023	2024	2025
1. Langsigtet plan for ladeinfrastruktur på Bornholm					
2. Handleplan for borgerinddragelse i en bred mobilitetskontekst					
3. Forum for omstilling af tung transport					
4. Handleplan for øget hverdagscyklisme					
5. Udvikling af BAT strategi- og udviklingsplan					
6. Handleplan for kombinationsrejser - MaaS					
7. Bedre, grønnere, sundere og mere effektiv transport i BRK					
Reduktionsmål frem mod 2040 (tons CO ₂): tons					9.000

Note: Handleplan 1 og 2 forventes finansieret over den eksisterende bevilling til grøn mobilitet (Bevilling 42, Erhverv, Byg og Plan). Handleplan nr. 5 og handleplan nr. 7 finansieres ikke over budgettet for grøn mobilitet, men har stor indflydelse på implementeringen af strategien. Øvrige handleplaner er afhængige af tilførsel af nye midler.

Igangværende handleplaner

De første handleplaner for Bornholms strategi for grøn mobilitet sættes i gang medio september 2021 med Økonomi-, Erhvervs- og Planudvalgets godkendelse af Natur- og Miljøudvalgets og Særligt udvalg om klima- og bæredygtigheds indstilling jf. [udvalgsmøder henholdsvis den 24. august og den 25. august](#). Handleplanerne omfatter udarbejdelse af en langsigtet plan for ladeinfrastruktur på Bornholm (handleplan nr. 1) samt en handleplan for borgerinddragelse i en bred mobilitetskontekst (handleplan nr. 2). Udviklingen af BATs strategi- og udviklingsplan (handleplan nr. 5) og arbejdet med kommunens egen transport (handleplan nr. 7) er igangsat i regi uden for Særligt udvalg om klima og bæredygtighed. Udarbejdelsen af BAT's strategi- og udviklingsplan er forankret i Natur- og Miljøudvalget, men Særligt udvalg om klima og bæredygtighed har mulighed for at komme med anbefalinger.

Når det drøftes hvilke handleplaner, der skal iværksættes, vil det være hensigtsmæssigt at reservere midler til eventuel opfølgning på de eksisterende handleplaner. Eksempelvis er en af opgaverne i handleplanen for borgerinddragelse at kortlægge værktøjer og platforme, der kan fremme de grønne transportvaner (samkørsel mv.). På samme måde kan der være tiltag, der kan fremme implementeringen af BAT's kommende udviklings- og strategiplan eller ladeinfrastrukturen.

Prioritering af handleplaner

Strategien peger på følgende handleplaner, som skal bidrage til, at strategiens målsætninger indfries:

[Forum for omstilling af tung transport](#)

Der oprettes et Forum for omstilling af tung transport, som skal bidrage til en hurtigere omstilling af den tunge transport på Bornholm. Det kan undersøges om forummet kan oprettes i regi af Gate21 som et tværkommunalt netværk med en lokalt forankret netværksgruppe. Indledningsvist vil det være vigtigt at have dialog med relevante bornholmske aktører, så deres behov kortlægges.

Handleplan for øget hverdagscyklisme

Transportvaneundersøgelsen viser, at en gennemsnitlig cykeltur på Bornholm er ca. 3 km. Med elcyklen og den endnu hurtigere cykel, speed pedelic, er der god mulighed for, at flere og længere cykelture kan foretages på cykel. Strategien for grøn mobilitet sætter delmål om at udarbejde en plan – i dialog med borgerne – om overflytning af korte og mellemlange ture fra bil til cykel. I strategien lægges op til, at denne plan udarbejdes i 2022.

Forholdene for at cykle på Bornholm (både pendling og skolecyklning) er anderledes på Bornholm end i de større byer. Derfor skal en handleplan indledningsvist afklare, hvor der er størst potentiale for at flytte ture fra bil til cykel og dermed reducere CO₂. Dette kan følges op af en kortlægning af, hvor investeringer i eksempelvis pendlercykelstier forventes at flytte flest biler fra bil til cykel. Anlæg af nye cykelstier forudsætter tilførsel af anlægsmidler. Det vil også være nyttigt at undersøge gode metoder til at måle bornholmernes cykelvaner, idet Transportundersøgelsen primært kan anvendes til at påvise tendenser over en årrække.

Det kræver en flerstrengt indsats at ændre transportvaner og at skabe den optimale infrastruktur. Dette inkluderer også kobling med andre transportformer, som den kommende handleplan for borgerinddragelse vil berøre, og som en eventuel handleplan for kombinationsrejser vil gå i dybden med, jf. nedenfor.

Cyklens år og nationale puljer

Parterne bag [Infrastrukturaftalen](#) er enige om at udpege 2022 som 'Cyklens år'. Året skal være med til at sikre større fokus på, hvordan cyklen bliver et attraktivt alternativ i hele landet, samtidig med at Danmark i 2022 også er vært for prologen i Tour de France. Det kan afdækkes i hvor høj grad et nationalt fokus på cyklisme i 2022 kan resultere i nye muligheder på Bornholm.

Der er med Infrastrukturaftalen afsat en pulje på 3 mia. kroner i perioden 2022-2035, hvoraf de 400 mio. kr. afsættes i 2022 til udbygning af cykelinfrastrukturen i hele landet. Overordnet fordeles 200 mio. kr. i en pulje til medfinansiering af kommunale cykelstiprojekter og 200 mio. kr. til beslutningsklare cykelstiprojekter langs statsvejene. Projekterne vil igangsættes i 2022 og færdiggøres over de kommende år. Derudover afsættes midler til bl.a. informationskampagner. I forhold til dialogen med bornholmerne kan det være særligt nyttigt at undersøge, hvordan Bornholm kan koble sig på informationskampagnerne. Midlerne skal søges i konkurrence med øvrige kommuner i landet, og det er vigtigt, at der er fokus på, at de projekter, som udvælges har en markant grøn og trafikikkerhedsmæssig effekt, hvis det skal lykkes at tiltrække anlægsmidler til Bornholm.

Allerede i dag er der mulighed for at koble sig på eksisterende initiativer. Eksempelvis har Cyklistforbundet sammen med Jyske Bank og Novo Nordisk iværksat en indsats målrettet børn i form af "Alle Børn Cykler Alliancen". Alliancen skal bl.a. arbejde for at gøre cyklen til hverdagens transportmiddel for børn og unge og dermed forme deres transportvaner i en grøn retning. En handleplan målrettet hverdagscyklisme vil afdække disse muligheder og forfølge de mest relevante.

Handleplan for kombinationsrejser (MaaS):

MaaS medfører, at samtlige transportformer er tilgængelige i en digital platform. Det anbefales, at kommunen *ikke* udvikler sin egen digitale løsning. I stedet bør muligheden for at komme med på en national MaaS-løsning undersøges. Der er med Infrastrukturplanen afsat midler til, at der hurtigere kan udvikles en national MaaS-løsning, der skal afløse den nuværende version af Rejsekortet. Arbejdet forventes igangsat i 2022.

En handleplan for kombinationsrejser vil således ikke tage stilling til den digitale MaaS-løsning, men vil i stedet kortlægge, hvordan betingelserne for MaaS optimeres, så samspillet mellem den kollektive og private trafik, herunder cyklisme, kan udfoldes i praksis. Det kan i princippet ske uden den digitale løsning, men den fulde effekt opnås bedst, når den også er på plads. Der kan indhentes erfaringer fra kommuner med mobilitetsplaner møntet på netop denne kobling af transportformer, herunder hvordan den kollektive transport kan indgå mere fleksibelt i øens transportbehov.

En handleplan for MaaS på Bornholm kan også bruges til at kortlægge, hvor der strategisk kan oprettes trafikale knudepunkter på Bornholm for at fremme overgangen mellem de forskellige transportformer. Det inkluderer også adgangsforhold for bløde trafikanter samt mulighed for cykelparkering. Med en bedre kobling mellem den kollektive transport, grøn mobilitet og by- og trafikplanlægning er der taget vigtige skridt i denne retning, men det kan med fordel systematiseres. Med handleplanen for borgerinddragelse vil dialogen med borgere om kombinationsrejser desuden blive initieret i "lille skala", ligesom handleplanen for hverdagscyklisme også skal tage højde for mulighederne for kombinationsrejser.

Økonomiske konsekvenser

Økonomiske dispositioner vil indgå i udkast til nye handleplaner eller som opfølgning på eksisterende handleplaner. Det anbefales, at Særligt udvalg om klima og bæredygtighed reserverer midler til evt. opfølgning på eksisterende eller kommende handleplaner.

Supplerende sagsfremstilling

-

Punkt 4: Anlægsbevilling til BRK lade-infrastruktur til el-biler

Åbent punkt

4 Anlægsbevilling til BRK lade-infrastruktur til el-biler

83.11.01A00-0001

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Særligt udvalg om klima og bæredygtighed	29-09-2021	4	

Politisk sagsgang

Natur- og Miljøudvalget indstiller
Særligt udvalg om klima- og bæredygtighed orienteres
Økonomi-, Erhvervs- og Planudvalget indstiller
Kommunalbestyrelsen beslutter

Resumé

Der er behov for udskiftning af en stor del af primært hjemmeplejens bilflåde og i nærværende sag beskrives de overordnede vilkår for udbud af 77 biler samt tilhørende ladere.

En nærmere undersøgelse har vist at det vil være betragtelig billigere at omstille den nuværende bilflåde fra biler på fossile brændstoffer til el-biler. Dette skyldes i overvejende grad at driften af el-biler er billigere, men også når der indregnes en højere anskaffelsespris på bilen samt udgift til etablering af ladestandere, er der en god businesscase i at købe el-biler. Omstilling af kommunens bilflåde til el-biler er i øvrigt i fin overensstemmelse med kommunens grønne mobilitetsstrategi.

Center for Ejendomme og Drift, Vej, park og anlæg, søger om en anlægsbevilling til køb af ladestandere og etablering af lade-infrastruktur til el-biler på fire kommunale parkeringspladser. Behandling af denne sag forudsætter en endelig vedtagelse af Budget 2022, idet der er afsat rådighedsbeløb til lade-infrastruktur i budget 2022.

Indstilling og beslutning

Direktøren indstiller, at

- der igangsættes udbud af 77 stk. el-biler,
- der gives en anlægsbevilling på i alt 4.790.000 kr. til køb af ladestandere og etablering af lade-infrastruktur til el-biler, idet der er afsat rådighedsbeløb på 4.190.000 kr. i budget 2022 til køb af ladestandere og etablering af lade-infrastruktur til el-biler, der leveres i 2.-4. kvartal af 2022,
- der gives en tillægsbevilling til rådighedsbeløb på 600.000 kr. i 2021 til igangsætning af lade-infrastruktur til el-biler, der leveres i 1. kvartal 2022, finansieret af kassebeholdningen,
- anlægsbevillingen gives til Center for Ejendomme og Drift under Natur- og Miljøudvalget, og
- det med budget 2017 afsatte årlige driftsbeløb på 528.978 kr. (2022-priser) til implementering af el-biler, anvendes til afledt drift af lade-infrastrukturen fra og med 2022.

Natur- og Miljøudvalget den 28. september 2021:

Indstilling anbefales. Kim Jacobsen kan ikke medvirke.

Kommunaldirektøren indstiller, at Særligt udvalg om Klima- og bæredygtighed:

- Tager orienteringen til efterretning.

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed den 29. september 2021:

Taget til efterretning.

Sagsfremstilling

Denne sag omhandler udbud af el-biler til at dække behov for udskiftning af udløbne eksisterende leasing-køretøjer for 2021-2022, samt etablering af lade-infrastruktur 2021- 2022. Det foreslås at yderligere indkøb fra 2023 tager udgangspunkt i en nærmere analyse omkring køremønstre, behov og udviklingen af køretøjsflåder i kommunal regi.

Det økonomiske overslag, indeholder kalkulerede overslag over investering i forventet udskiftning af driftskøretøjer (leased personbiler) i perioden 2021 – 2022, med tilhørende lade-infrastruktur. Indkøbet vil foregå ved udbud i overensstemmelse med reglerne for konkurrenceudsættelse og derfor kendes de endelige priser endnu ikke. Afviger priserne efter udbud fra det kalkulerende og dermed budgetlagte fremlægges sagen til fornyet behandling.

Udbuddet forudsætter en endelig vedtagelse af budget for 2022.

Behovet:

Datagrundlaget for afklaring af behovet for rækkevidden af batteriet i elbilerne, har visse mangler. Der forelægger således ikke helt valide data for køremønstre, så der tages udgangspunkt i det bedste bud ud fra erfaringer og udfyldte kørebøger.

I forbindelse med den fremadrettede udskiftning af bilflåden kan det overvejes at udstyre bilerne med GPS, med henblik på at sikre indhentning af præcise data om køremønstre, til brug for den fremtidige flådestyring. Stillingtagen til en investering i et GPS-baseret digitalt flådestyringssystem til brug for køretøjsadministration vil ske på et senere tidspunkt.

På baggrund af bedste bud ud fra erfaringer og data om køremønstre, foreslås det at der indkøbes to typer elbiler, med en minimum rækkevidde på en opladning på hhv. 120 km. og 300 km. Forudsætningen for at operere med disse to typer biler, er at der skabes en tilstrækkelig og driftssikker ladeinfrastruktur som understøtter driften.

Der ses et behov for at indkøbe følgende biler i 2022:

	2022
Rækkevidde 120 km	36
Rækkevidde 300 km	41

Behovet for at etablere lade-infrastruktur følger naturligvis behovet for indkøb af biler.

Omkostninger til biler:

Ved beregning af omkostningerne til udskiftning af bilflåden skal der naturligvis fokuseres på omkostningerne til at holde bilen i gang igennem hele dens levetid – og altså ikke kun på an-

skaffelsesprisen. Der opereres i det følgende med TCO som står for Total Cost of Ownership. I TCO-beregningen indgår blandt andet omkostninger til anskaffelse, løbende driftsomkostninger samt afskrivning (her vil der være tale om den forventede vurderet restværdi ved leasingperiodens afslutning).

TCO beregningerne tager udgangspunkt i en 5 års løbetid.

Da markedet for elbiler er i voldsom udvikling, er der usikkerheder om prisudviklingen – især er vurderingen af restværdier usikker, simpelthen fordi erfaringerne endnu er få.

Der er i det følgende anvendt data fra Kommuneleasing og deres samarbejdspartnere, Lease-Plan, til beregning af TCO for nyindkøbte elbiler.

TCO for elbiler kan sammenlignes med TCO for biler der anvender fossilt brændstof som drivkraft og fremgår af nedenstående skema.

Gennemsnitlig årlig omkostning	Microbil (Rækkevidde: 206 km.)	Mellem (Rækkevidde: 341 km.)
Fossil bil	35.002 kr.	45.055 kr.
El-bil	34.105 kr.	36.714 kr.
Difference	- 897 kr.	- 8.341 kr.

Figur 1: Tabel udvisende difference i TCO, mellem fossil og el-bil i to modelstørrelser

Af ovenstående tabel fremgår det, at de årlige udgifter til nye elbiler, er lavere end udgifterne til tilsvarende fossil biler.

Det nuværende driftsbudget til kommunens biler, er baseret på en TCO på 30.442 kr. Det ses således at være nødvendigt at hæve driftsbudgettet i takt med at de nuværende leasingaftaler udløber.

Gennemsnitlig årlig meromkostning	Microbil (Rækkevidde: 206 km.)	Mellem (Rækkevidde: 341 km.)
El-biler	34.105 kr.	36.714 kr.
Nuværende gennemsnitligt driftsbudget	30.442 kr.	30.442 kr.
Difference	- 3.663 kr.	- 6.272 kr.

Figur 2: Tabel udvisende difference mellem nuværende gennemsnitligt og forventet fremtidigt driftsbudget pr. bil.

Af ovenstående tabel fremgår det, at de årlige udgifter til el-biler er beregnet dyrere end udgifterne for kommunens nuværende biler er beregnet til. Tilpasning af driften til overgang til nye el-biler er medtaget i budgetforliget for 2022.

Omkostninger til el-ladestandere:

Ved omstilling fra biler på fossile brændsler til el, skal der etableres ladestruktur. Denne udgift indgår ikke i TCO-beregningerne.

Det er et krav at bilerne skal kunne oplades således at en stabil og robust køretøjsdrift understøtte enhedens drift ud mod borgerne.

Der findes forskellige type ladestandere og inden et udbud i rammen af anlægsprojektet skal der tages stilling om ladestanderne skal leveres med serviceaftale, låsesystem som sikrer at det kun er kommunens ansatte der kan lade, krav til udseende og montering mv.

Til udgiften for indkøb af ladestandere, skal lægges udgiften til montering af standeren, herunder kabling. Udgifterne til kablingen er kalkuleret på baggrund af opmåling jf. grove skitser og gennemsnitspriser.

Udrulning:

Det foreslås at udrulning af overgangen fra biler på fossile brændsler til elbiler foregår i etaper, indledningsvis i 2022 med udgangspunkt i følgende lokationer:

	2022, første kvartal	2022 andet kvartal	2022 andet halvår
Ravnsgade 5, Åkirkeby	Anlæg Biler: 36		
Hentregådsvej, Østermarie	Anlæg	Biler: 15	
Møllevænget, Nexø		Anlæg	Biler: 12
Tejn rådhus		Anlæg	Biler: 14

Ved udrulning vil der i praksis ske det at der i første omgang etableres ladere og biler på f.eks. Ravnsgade 5 i Aakirkeby. De biler fra Aakirkeby som stadig har restlevetid, flyttes til anden lokation.

Økonomiske konsekvenser

Anlægsudgifter

Center for Ejendomme og Drift, Vej, park og anlæg, søger om en anlægsbevilling til køb af ladestandere og etablering af lade-infrastruktur på fire kommunale parkeringspladser (Åkirkeby, Østermarie, Nexø og Tejn) til brug for 77 stk. el-biler.

En specifikation af anlægsudgifterne til etablering af lade-infrastruktur for 77 stk. el-biler fremgår af nedenstående tabel:

Anlægsudgifter ifm. lade-infrastruktur	Anlægsbevilling Etablering af 42 stk. dobbelte lade-standere
<i>Kabellægning</i>	432.000 kr.
<i>Uforudsete omkostninger, kabellægning (20 %)</i>	86.000 kr.
<i>Tilslutning (el-arbejde)</i>	1.660.000 kr.
<i>Tilslutningsafgift (BEOF)</i>	1.444.000 kr.
<i>Uforudsete omkostninger, tilslutning (10 %)</i>	310.000 kr.
Projektering og udførelse af anlægsarbejder, lade-infrastruktur, i alt	3.932.000 kr.
<i>Indkøb af lade-standere, udbud (42 stk.)</i>	780.000 kr.
<i>Uforudsete omkostninger, lade-standere (10%)</i>	78.000 kr.
Udbud og indkøb af lade-standere til lade-infrastrukturen, i alt	858.000 kr.
Anlægsudgifter i alt	4.790.000 kr.

For at kunne klargøre ladestandere til biler, der leveres allerede 1. kvartal 2022, er der behov for at igangsætte arbejdet med etablering af lade-infrastruktur i efteråret 2021.

Center for Ejendomme og Drift forventer at udgifterne vil fordele sig med 600.000 kr. i 2021 og 4.190.000 i 2022.

Center for Ejendomme og Drift søger på den baggrund om en anlægsbevilling på i alt 4.790.000 kr.

Anlægsudgiften i 2021 foreslås finansieret med en tillægsbevilling på 600.000 kr. finansieret af kassebeholdningen og med 4.190.000 kr., som er afsat til formålet i budget 2022 (anlægsforslag NMU-A4).

Driftsudgifter:

Driftsudgifter til el-biler

I budget 2022 indgår en tilpasning af de løbende driftsudgifter til bilerne idet det nuværende niveau har været lavere end det fremgår af TCO beregningerne for indkøb af nye biler. Budgettet er korrigeret med henblik på leasing af 77 el-biler.

Driftsudgifter til ladestandere:

Kommunalbestyrelsen afsatte med budget 2017 480.000 kr. årligt til udskiftning af benzin- eller dieselbiler til el-biler dækkende etablering af ladestandere og drift heraf. Beløbet udgør i

2022-priser 528.978 kr. Det foreslås, at midlerne fra 2022 og fremadrettet benyttes til afledt drift af lade-infrastrukturen, herunder vedligeholdelse, reparation, service, mindre anlægs-justeringer, it-systemer og system-abonnement.

I forbindelse med Budget 2023 skal der tages stilling til den fortsatte udskiftning af kommunens bilflåde. Kommunens samlede bilflåde udgør pt ca. 300 biler, et antal der muligvis kan nedbringes i takt med implementering af en bedre flådestyring, samling af administrationen og andre tiltag.

Supplerende sagsfremstilling

Punkt 5: Eventuell

Åbent punkt

5 Eventuelt

00.22.04A08-0002

Behandling

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed

Mødedato

29-09-2021

Åbent punkt

5

Lukket punkt

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed den 29. september 2021:

Intet.