

REFERAT Klima- og Bæredygtighedsudvalget 2018-2019 d. 29-04-2019

Mødedato Mandag d. 29. april 2019 kl. 00:00

Mødested Mødelokale 1, Vibegård, Rønne

Indholdsfortegnelse

Fraværende og bemærkninger til dagsordenen.....	3
Opfølgning på mål 2017-2019 samt mål for budget 2020.....	5
Perspektiver ift. Grøn Mobilitet.....	8
Anlægsbevilling til indkøb af nye busser. Budget 2020.....	15
Sager til høring i Ældreråd og Handicapråd.....	19
Gensidig orientering.....	21

Punkt 1: Fraværende og bemærkninger til dagsordenen

Åbent punkt

1 Fraværende og bemærkninger til dagsordenen

00.01.00P35-0101

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Klima- og Bæredygtighedsudvalget	29-04-2019	1	

Fraværende

Carsten Scheibye og Else Merete Knoop har meldt afbud.

Bemærkninger til dagsordenen

Centerchef Michael Hansen Bager deltager under mødet. Udviklingskonsulent Louise Groth-Michelsen deltager under punkt 3.

Punkt 2: Opfølgning på mål 2017-2019 samt mål for budget 2020

Bilag

Udvalgenes mål for budget 2019 - samlet

Målopfølgningsskema KBU 2019 endelig

Åbent punkt

2 Opfølgning på mål 2018-2019 samt mål for budget 2020

00.01.00P22-0082

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Klima- og Bæredygtighedsudvalget	29-04-2019	2	

Hvem beslutter

Klima- og Bæredygtighedsudvalget beslutter

Resumé

Drøftelser af mål er en central del af budgetarbejdet, og udvalget skal med udgangspunkt i opfølgning på målene for 2018-2019, drøfte hvilke mål, der skal sættes for budget 2020.

Indstilling og beslutning

Kommunaldirektøren indstiller, at

- Udvalget drøfter opfølgningen på mål for 2019
- Udvalget drøfter tilpasning af eksisterende mål
- Udvalget drøfter behovet for eventuelt nye mål

Klima- og Bæredygtighedsudvalget, den 29. april 2019:

Drøftet.

Sagsfremstilling

Mål og budget

Hvert år udarbejder udvalgene i forbindelse med budgettet, mål for det kommende år. Målarbejdet er en central del af styringen i regionskommunen, idet det bl.a. er gennem målene, at det politiske niveau kan sætte retning for den service kommunen yder borgerne og virksomhederne og for den udviklingsretning udvalg og kommunalbestyrelse sætter for Bornholm.

Langsigtede mål

Kommunalbestyrelsen besluttede i forbindelse med budget 2019 udvalgenes langsigtede mål samt budgetmålene for 2019. Begge dele blev vedtaget i forlængelse af de nye visioner, der blev til på visionsseminaret i februar 2018. Langsigtede mål og budgetmål fra sommeren 2018 er vedhæftet som bilag.

Siden udarbejdelsen af målene – både de langsigtede mål og budgetmålene for 2019 – blev budgettet som helhed vedtaget, herunder i sagens natur de økonomiske prioriteringer, som regionskommunen arbejder efter.

På den baggrund bedes udvalget drøfte de langsigtede mål fra sidste års visionsproces med henblik på at vurdere disse med udgangspunkt i den udvikling, der har været siden vedtagelsen.

Budgetmål

I forhold til budgetmålene arbejdes der med at sikre en balance mellem mål og økonomi. Derfor indeholder processen en forventningsafstemning af hvordan målene kan sikres implementeret, herunder en forventningsafstemning af ambitionsniveau i forhold til eksisterende ressourcer og tidsperspektiv. Dette skal ses i forhold til at der fx kan være udfordringer med at nå målet i 2019, men at målet på baggrund af disse udfordringer måske med fordel kan videreføres som et 2020-mål i stedet.

Ovenstående skal danne basis for udvalgets vurdering af behovet for tilretninger af eksisterende langsigtede mål samt udvalgenes mål for budget 2019, som vedtaget på [kommunalbestyrelsens møde d. 28. juni 2018](#), samt i forlængelse deraf drøfte eventuelt nye budgetmål for 2020. Den samlede oversigt over udvalgenes langsigtede mål og mål for budget 2019, er vedlagt denne sag.

Udvalgene arbejder med budgetmål for 2020 på møderne i april og maj. I juni beslutter udvalgene de endelige mål, som indgår i sensommerens budgetforhandlinger.

Dertil kommer, at målarbejdet som helhed drøftes på budgetseminar 1 d. 25. juni 2019.

Opfølgning – en del af arbejdet

Opfølgningen på målene er selvsagt en vigtig del af målarbejdet. Nåede administrationen det udvalgene ville, eller opstod der forsinkelser eller nye muligheder? Det er en central kommunikation mellem administration og politikere, men i sidste ende også til borgerne, i forhold til om målene er indfriet.

I vedhæftede bilag ses oversigten over målene fra 2019, hvor det er markeret, hvilke mål der ikke forventes opfyldt.

Budgetemner

En del af udvalgenes politiske ønsker er tillige forankret i de budgetemner, der vedtages i oktober måned.

Som udgangspunkt er budget 2018 fuldt implementeret. Og budget 2019 er i fuld gang med at blive udmøntet. I de få tilfælde, hvor der har været behov for tilretninger, udsættelser eller andre ændringer har de berørte fagudvalg fået dette forelagt.

For Klima- og Bæredygtighedsudvalget gælder det, at der ikke er budgetemner, der er bundet op på udvalget arbejde.

Økonomiske konsekvenser

-

Supplerende sagsfremstilling

-

Punkt 3: Perspektiver ift. Grøn Mobilitet

Bilag

Bilag 1: BRK tiltag ift. intern drift

Bilag 2 Ladestandere på Bornholm primo 2019

Åbent punkt

3 Perspektiver ift. Grøn Mobilitet

24.00.00G01-0244

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Klima- og Bæredygtighedsudvalget	29-04-2019	3	

Hvem beslutter

Klima- og Bæredygtighedsudvalget beslutter.

Resumé

Grøn mobilitet optræder senest i den nye Bright Green Island handlingsplan, der er behandlet som et punkt på Klima- og Bæredygtighedsudvalgets møde [den 25. marts 2019](#) og som kommer på udvalgets dagsorden igen til maj. Heri indgår det som et af de ny-udpegede fyrtårne.

Emnet udspringer også af opfølgning på Bornholmerdøgnets arbejdsgrupper, hvor Klima- og Bæredygtighedsudvalget har udtrykt ønske om at igangsætte en indsats, der vedrører transport, også kaldet "grøn mobilitet". Denne indsats er også koblet til Bornholmermål nr. 4: "Bornholm kører grønt på land" og til to af kommunalbestyrelsens visioner fra 2018.

Nedenfor præsenteres perspektiver på grøn mobilitet.

Først præsenteres status i forhold til Regionskommunens egen transport. Denne status er opdelt efter henholdsvis:

- egen intern BRK-kørsel (egne BRK biler)
- og derefter BRKs kørsel, der snarere kan ses som rammesætter for Bornholmerens og turisternes handlinger (eksempelvis BATs busdrift).

Dernæst præsenteres muligheder ift. initiativer, der ligger uden for BRKs egen transport. Disse muligheder præsenteres opdelt efter:

- muligheder, hvor BRK via myndighedsrollen er rammesætter for andre (fx flere lade-standere til private),
- og så muligheder, hvor BRK via oplysning mm. kan være inspirator for Bornholmerens og turisternes handlinger (fx afholdelse af et temamøde om grøn mobilitet eller lign.).

Indstilling og beslutning

Kommunaldirektøren indstiller, at Klima- og Bæredygtighedsudvalget

- a) drøfter hvad grøn mobilitet i regi af Klima- og Bæredygtighedsudvalget indebærer
- b) beslutter hvordan udvalget konkret ønsker at arbejde videre med grøn mobilitet.

Klima- og Bæredygtighedsudvalget den 29. april 2019:

Ad. a) drøftet

Ad. b) udvalget inviterer Job-, Udviklings- og Fritidsudvalget samt Natur og Miljøudvalget til et temamøde om muligheder for grøn mobilitet.

Sagsfremstilling

Målsætninger vedr. grøn mobilitet

Bæredygtig transport, herefter kaldet grøn mobilitet, har været i fokus i en del af regionskommunens målsætninger og indsatser de sidste mange år. Nedenfor nævnes de væsentligste målsætninger og indsatser, der relaterer sig til grøn mobilitet.

Transport-området er en væsentlig kilde til Bornholms CO₂ udledning (jf. figur 1 nedenfor) og den ene af indsatserne under Bright Green Island omhandler transport og er beskrevet i Bornholmermål nr. 4: "Bornholm kører grønt på land" samt som et af fyrtårnene i oplægget til Bright Green Island Handlingsplan. I forbindelse med opfølgning på arbejdsgruppernes arbejde efter Bornholmerdøgnet blev der også sat fokus på grøn mobilitet, særligt fra arbejdsgruppen vedr. privat el-bilisme.

Bornholmermål nr. 4: "Bornholm kører grønt på land" (grøn mobilitet) er i Bright Green Island-visionsudfoldelsen af 2018 præciseret med målsætninger, indsatser og muligheder. Målsætningerne kan se nedenfor mens indsatser og muligheder fremgår af linket til visionen nederst.

"MÅLSÆTNING

Grøn transport skal være det nemme valg i hverdagen, i hjemmet, i virksomheden og i det offentlige rum.

- a) Vi vil gøre samkørsel og dele-økonomisk kørsel til et aktiv for borgere og erhvervsliv.
- b) Vi vil samtænke offentlig og privat transport i videst muligt omfang.
- c) Vi vil gå foran, så offentlig transport kører på fossilfri energi."

Se de formulerede indsatser og muligheder under denne målsætning i BGI- visionen via dette link: http://www.brightgreenisland.dk/nyheder/Documents/PDF_BrightGreenIsland_vision2018_pdf.pdf

Indsatsen grøn mobilitet er også knyttet til to af de seks visionsspor, som Kommunalbestyrelsen igangsatte i 2018 med hovedvisionen om at være 42.000 bornholmere i 2028. De to berørte visioner er:

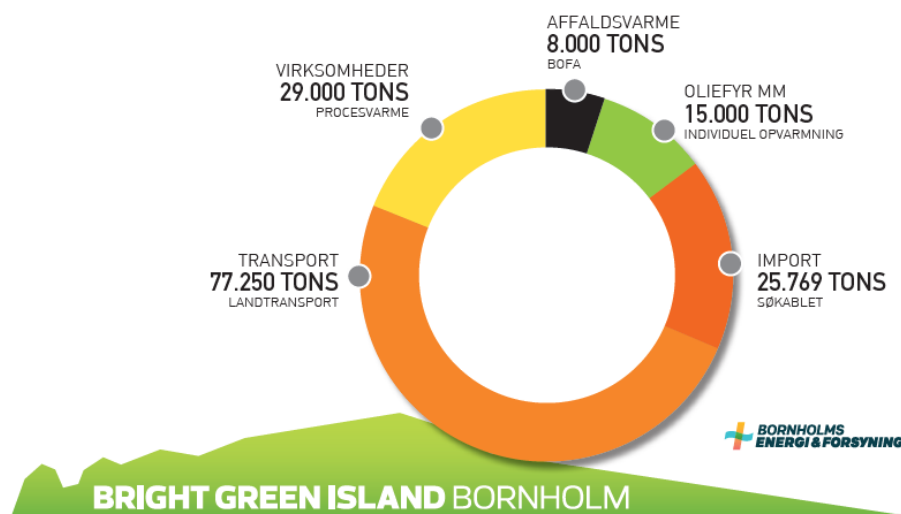
"Vision # 4: At Bornholm bliver det attraktive tilvalg for tilflyttere, turister og virksomheder. Herunder blandt andre langsigtede mål i hhv. NMU og KBU med fokus på udbygning af cykelvejnet, understøttelse af kollektiv trafik samt fortællingen om Bornholm som grøn ø."

"Vision # 6: At bruge vores tilgængelige og lokale ressourcer bedst muligt. Herunder er blandt andet det langsigtede mål i KBU, om at vi kører grønt på Bornholm."

<https://www.brk.dk/Indflydelse-Politik/Kommunalbestyrelsen-udvalg/Mål%20og%20visioner/Sider/Maal-og-visioner.aspx>

Fakta: Transport og CO₂-udledning på Bornholm

Udgangspunktet for at fokusere på grøn mobilitet er dels målsætningerne ovenfor og dels at transportens bidrag til den samlede udledning fra aktiviteter på Bornholm. Af Bornholms samlede CO₂-udledning fylder landtransport med et samlet CO₂-bidrag på ca. 77.000 tons CO₂ årligt således cirka 50 %, som det ses af nedenstående figur.



Figur 1: Bornholms CO₂-forbrug opdelt efter de forskellige områder, hvor udledningen produceres. Kilde: <http://www.brightgreenisland.dk>

Status på regionskommunens egen transport

BRK har siden 2008 været medlem af Danmarks Naturfredningsforenings Klimakommune-ordning og Klima- og Bæredygtighedsudvalget fik på [møde den 17.9.18](#) fremlagt årlig status.

Heraf fremgik det, at blandt andet CO₂-udledningen fra kommunal transport bliver opgjort og tallene for 2015-2017 viser en øget CO₂-udledning de to sidst-målte år inden for kommunal transport. Det fremgår at den stigende udledning er udtryk for, at der er kørt flere kilometer i BRKs diesel- og benzindrevne køretøjer trods indsatser som flådestyring, udskiftning til flere elbiler mm. Dette skal ses i lyset af øget aktivitet i BRK, som f.eks. opstart af rehabilitering i Center for Ældre og andre nye tiltag, som har betydet en øgning af bilflåden.

Primære BRK-drift-indsatser ift. at minimere CO₂-udledningen fra egen intern BRK-kørsel

BRK har i mange år i driften af egen transport valgt klimavenlige transportløsninger. Dette drejer sig primært om:

- **Elbiler i egen bilflåde.** BRK har pt. 21 elbiler, der alle har erstattet benzin/diesel biler. Den samlede bilflåde består af 290 enheder, og de resterende 269 biler er på benzin/diesel. 19 ud af de 21 elbiler deltager i V2G forsøg (Vehicle-to-Grid). Ladestanderne til BRKs egne elbiler kan ikke benyttes af private.
- **Ressourceoptimeret flådestyring.** Der arbejdes med flådestyring ift. kørselsmønstre, monitorering af bilflåden mm, således at der kan spares benzin og sikres fuld udnyttelse af bilerne.
- **EU's CAR projekt.** Bornholm er kommet med i EU-projektet CAR "Creating Automotive Renewal" under South Baltic EU-puljen. Projektet løber fra januar 2018 til udgangen af 2020 og der skal installeres flere hurtigladdere, så elbiler kan lades op flere steder centralt på øen.
- **Kursus i klimavenlig kørsel.** Center for Ældre har gennemført medarbejderkurser i klimavenlig kørsel.

- **Bløde løsninger.** Endelig er der også implementeret nogle mere bløde løsninger som blandt andet medarbejdercykler og Skypemøde-faciliteter i administrationen samt kristianiacykler i børnehaver.

Se bilag 1 vedhæftet sagen for en uddybning af denne status over BRKs driftsindsatser fra egen intern kørsel.

Primære BRK-drift-indsatser for at minimere CO₂-udledningen hvor BRKs drift er rammesætter for Bornholmerens og turisternes handlinger

Udover egen intern kørsel har BRK desuden meget driftskørsel, hvor BRK i valg af transportudbud kan ses som rammesætter for bornholmernes og turisterne muligheder for grøn mobilitet – også i relation til Bornholmermål nr. 4: "Bornholm kører grønt på land". Den væsentligste drift her er BRKs busdrift.

Kommunalbestyrelsen besluttede den [29. juni 2017](#) at implementere elbusser i bybus-driften i 2019 med en samlet målsætning om to busser i første omgang. Status for dette mål blev forelagt Natur- og Miljøudvalget på deres møde [5. februar 2019](#). Af sagsfremstillingen fremgik det, at *"De foreløbige erfaringer og eksterne anbefalinger går på en overordnet strategisk plan for en samlet udskiftning til ren el-busdrift, frem for udskiftning til to el-busser, sideløbende med fortsat dieseldrift af resterende busflåde"*.

Natur- og Miljøudvalget indstillede på mødet, at *"Sagen med implementering af to elbusser i Rønne sættes i bero for nærværende. Arbejdet med yderligere undersøgelser og udredning fortsætter i 2019 og koordineres med Klima- og Bæredygtighedsudvalgets arbejde om "grøn mobilitet". Hensigten er, at styrke de samlede muligheder for mindske klimabelastningen fra trafikken på Bornholm. Det videre arbejde i Natur- og Miljøudvalgets regi finansieres ved at anvende restpuljen til dette formål"*. Indstillingen blev fulgt af Økonomi- Erhvervs- og Planudvalget den 20. februar 2019 samt godkendt af Kommunalbestyrelsen den 28. februar 2019.

I sammenhæng med beslutningen af 29. juni 2017 er der løbende blevet afdækket mulig eksternt medfinansiering til investeringer i elbusser og der har været konkret dialog med forskellige eksterne partnere, der har vist investeringsinteresse. Men som det ses af anlægssagen vedr. køb af nye busser, der blev behandlet af Natur- og Miljøudvalget [2. april 2019](#) forventes der et stort investeringsbehov dels til selve busserne og dels til værkstedsfaciliteter.

Så længe der ikke er afklaring på sparekravet ift. budget 2020 er det usikkert, hvor stor en ramme kommunalbestyrelsen kan afsætte til området. På baggrund af denne nyopståede usikkerhed, har de eksterne parter fået en orientering om BRKs nuværende finansieringsusikkerhed, så de kan afklare deres interesse på oplyst grundlag.

Som det fremgår af sagen 2. april 2019 til Natur- og Miljøudvalget er BATs overordnede vurdering, at alle busser jf. den nye tidsplan kan være udskiftet i 2030, hvor ambitionen kunne være, at alle busser er helt emissionsfrie.

Forslag til initiativer der ligger uden for BRKs egen transport

Det kræver langsigtede perspektiver at nedbringe CO₂-udledningen fra både BRKs egen transport i egne biler samt ift. den offentlige transport.

Det samme gør sig gældende ift. den del af landtransporten på Bornholm, som ligger uden for BRKs drift. Og der er derfor brug for øget samarbejde, nytænkning og tværsektorielle løsninger, når CO₂-udledningen skal nedbringes på mobilitetsområdet. Der peges her på muligheder, hvor BRK kan have indflydelse i forhold til at øge øens grønne mobilitet, men hvor selve kørslen og de enkelte grønne transportvalg ikke ligger indenfor BRKs drift.

Forslagene nedenfor er inddelt efter BRKs rolle og indflydelse i forhold til mulige ændringer:

- a. Primære fremtidige BRK-muligheder for at minimere CO₂-udledningen, hvor **BRK via myndighedsrollen er rammesætter for andre**. Altså hvor BRK via egne handlinger og investeringer kan gøre det lettere for bornholmere (borgere såvel som virksomheder) og turister at træffe grønne mobilitetsvalg. Her foreslås fx. opsætning af flere lade-standere.
- b. Primære fremtidige BRK-muligheder for at minimere CO₂-udledningen, hvor **BRK via oplysning mm. kan være inspirator for bornholmerens og turisternes handlinger**. Altså hvor BRK kan formidle muligheder, anbefale netværk, samarbejder mm. der øget private personers og virksomheders grønne mobilitetsvalg. Her foreslås afholdelse af et temamøde om grøn mobilitet.

Jf. punkt a) Primære fremtidige BRK-muligheder for at minimere CO₂-udledningen, hvor BRK via myndighedsrollen er rammesætter for andre

For at fremme privatpersonernes grønne mobilitetsmuligheder og motivation kan BRK via sin myndighedsrolle træffe valg og implementere løsninger, der kan gøre det grønne mobilitetsvalg lettere i hverdagen eller på ferien. Særligt i samarbejde med private aktører kan der igangsættes grønne initiativer, der vil være så attraktive, at en del af privat-bilismen på benzin/diesel flyttes over til den eldrevne bilisme, kollektiv transport og/eller cyklisme (elcykel og almindelig cykel).

Det kan eksempelvis være som en strategisk indsats vedr. infrastruktur for bæredygtig turisme blandt andet i form af opstilling af flere ladestandere til el-biler som private rundt på øen og turister kan benytte sig af. I det CAR projektet som BRK deltager i, som nævnt tidligere, er der netop fokus på at sikre infrastrukturen for elbiler og dermed er der også ekstern medfinansiering til at lægge kabler i jorden. BRKs Ejendomme og Drift har afholdt møde med Destination Bornholm og en privat leverandør af lade-muligheder, for en lægge en foreløbig strategi for placering af ladestandere, som kan anvendes af private, turister og erhverv. BRKs rolle er her, at være med til at sikre og understøtte, at infrastrukturen for ladestandere indtænkes i forhold til plan-arbejdet for fremtidige byudviklinger mm. Sagen ligger pt. hos BRKS indkøbsafdeling for afklaring af udbudsregler.

Se bilag 2 for en samlet oversigt over lade-standere på Bornholm pr. 2019 (hhv. til private biler og V2G-ladere til BRK biler).

I Bright Green Island (BGI) visionsdokumentet er der derudover foreslået muligheder for Bornholm ift. grøn mobilitet. De forslag omhandler hhv. biogas som drivmiddel til lastbiler og busser samt nedbrydning af grænserne mellem offentlig og privat kørsel via en app til samkørsel. For begge forslag gælder dog, at BAT ikke anbefaler at Bornholm tager udviklingshandsken på, men i stedet hhv. venter på overgang til elbusser kan lade sig gøre, samt venter på at nationale udviklingstiltag vedr. samkørsels-app færdigudvikles og rulles ud.

Jf. punkt b) Primære fremtidige BRK-muligheder for at minimere CO₂-udledningen, hvor BRK via oplysning mm. kan være inspirator for bornholmerens og turisternes handlinger

Som indsats i denne sammenhæng kan det dels anbefales, at BRK afdækker mulighederne for at tilskynde til øget fokus på energisektorens rolle og muligheder samt til en afklaring af, om Bornholm kan indgå i flere internationale samarbejder der kan medføre bedre muligheder og rammer for grøn mobilitet for bornholmere og turister på øen.

Desuden kan det konkret anbefales, at BRK afholder et tværgående temamøde om grøn mobilitet. Dette kan sikre, at der udveksles viden og erfaringer samt afklares potentialer og partne-

re for Bornholm for at fremme mulighederne for grøn mobilitet ift. privat personkørsel og ift. virksomheds-kørsel. Samt at der identificeres mulige samarbejdsprojekter, tilskyndes til handling og koordineres indsatser i forhold til CO₂strategien i øvrigt.

Mødet kan være med Klima- og Bæredygtighedsudvalget som vært. Og med en invitation til Natur- og Miljøudvalget samt Job-, Uddannelse og Fritidsudvalget til at deltage med hvert deres perspektiv og muligheder.

Konkret output fra mødet kan være at få input til ambitioner og konkrete målsætninger samt inspirere til handling ift.

- a) Et muligt nyt **CO₂-regnskab i forhold til landtransport** på øen både for den kommunale transport og for persontransporten generelt.
- b) Øget **elbilisme** både ift. **privatkørsel, erhvervskørsel og BRKs bilflåde**
- c) Øget **kollektiv** trafik
- d) Indsatser der fremmer **cyklismen/pendlercyklismen**.

Det anbefales at et temamøde afholdes i slutningen af august 2019. Forudsat at mødet afholdes inden udgangen af august 2019 kan allerede bevilgede midler på BGI's budget bære udgifter op til 50.000 kr.

Mulige emner der drøftes kan være: Ny infrastruktur, afklare jura og muligheder for at nedbryde skellet mellem offentlige og privat hvad angår samkørselsmodeller, cykelkultur, øget antal elbiler i de private virksomheders bilflåder, transportvirksomhederne muligheder mm. Og deltagere kan være private virksomheder, transporterhvervet, politikere, berørte embedsfolk (BAT, Teknik og Miljø, Sundhed og Forebyggelse mm), interesserede privatpersoner. Det anbefales, at der inviteres oplægsholdere udefra, som fx kvalificeret sparring og faglige input til drøftelserne, både lokale og nationale.

Økonomiske konsekvenser

Informationsaktiviteter om nogle af de ovenfor beskrevne områder, fx som et temamøde om grøn mobilitet, vil kunne afvikles inden for den eksisterende bevilling til Bright Green Island aktiviteter, såfremt udgiften ikke overstiger 50.000 kr.

Hvis der ønskes aktiviteter der går over dette beløb skal eventuel restfinansiering afklares.

Supplerende sagsfremstilling og/eller Administrativ tilføjelse

-

Punkt 4: Anlægsbevilling til indkøb af nye busser. Budget 2020

Bilag

Vognliste udbud nye busser

Åbent punkt

4 Anlægssag budget 2020. Indkøb af nye busser

13.05.00000-0002

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Natur- og Miljøudvalget	02-04-2019	8	
Klima- og Bæredygtighedsudvalget	29-04-2019	4	

Hvem beslutter

Natur- og Miljøudvalget indstiller
Klima og Bæredygtighedsudvalget orienteres
Økonomi-, Erhvervs- og Planudvalget indstiller
Kommunalbestyrelsen beslutter

Resumé

BATs busflåde består i dag af fire mini/handicapbusser og 31 rutebusser af forskellig alder. De ni ældste busser er mere end ti år gamle, den ældste er fra 1999. Disse ni busser står nu over for en nødvendig udskiftning i 2020 grundet alder og nedslidning. Løbende nødvendig udskiftning af BATs busser er ikke indeholdt budgetmæssigt i BATs nuværende ramme.

Indstilling og beslutning

Koncerndirektøren indstiller,
a) At sagen oversendes til budget for 2020.
b) At der tages stilling til finansieringsform

Natur- og Miljøudvalget den 2. april 2019:

a) Indstilling anbefales.
b) Udvalget ønsker inden budgetbehandling et notat indeholdende konsekvensberegninger på fleksible finansieringsmuligheder herunder også overvejelser omkring fleksible busstørrelser. Drøftes på juni mødet.

Økonomi-, Erhvervs- og Planudvalget den 10. april 2019:

Natur- og Miljøudvalgets indstilling anbefales.

Kommunalbestyrelsen den 25. april 2019:

Natur- og Miljøudvalgets indstilling godkendt.

Klima- og Bæredygtighedsudvalget den 29. april 2019:

Taget til efterretning

Sagsfremstilling

BATs busflåde består i dag af fire mini/handicapbusser og 31 rutebusser af forskellig alder. Se bilag A (Vognplan).

De ni ældste busser er mere end ti år gamle, den ældste er fra 1999. De har alle en lavere euronorm end den seneste norm. Den nyeste norm er EURO 6 version 2. Euronormen er emissionsudledning (CO₂, NO_x og skadelige diesel partikler). De ældste er helt uden for euronorm. Vedligeholdelses og reparationsomkostningerne er høje, begrundet i bussernes alder og antal af kilometer de har tilbagelagt. Bussen fra 1999 har f.eks. tilbagelagt 1.241.000 km, ved sidste syn i 2018.

I 2012 fik BAT leveret 12 nye Irisbus/Iveco og i 2015 blev der leveret 10 nye Iveco busser. Disse busser tilbagelægger ca. 170.000 km årligt.

Som et led i at få den mest optimale drift, med de laveste omkostninger og ikke mindst den mest miljøvenlige drift, er det nødvendigt med en kontinuerlig og løbende udskiftningsplan for busserne.

En rutebus har en levetid på 10-12 år, alt efter hvor mange kilometer der tilbagelægges. På denne baggrund står de ni ældste busser for en udskiftning. Den øvrige flåde skal udskiftes i årene 2022 – 2025/26.

I den langsigtede strategi for udskiftning og implementering af mere emissionsvenlige busser el, biogas, hybrid etc., efter en nærmere analyse af muligheder, foreslår BAT at de ni ældste busser i 2020 udskiftes, med dieselbusser med den bedste euro norm (euro 6, ver. 2).

De busser der vil kunne leveres i 2020 har en levetid på 10 år. Den øvrige flåde udskiftes i årene frem mod 2025. De 10 år gamle busser udskiftes så i 2030, hvor ambitionen kunne være, at alle busser er helt emissionsfrie.

Investeringsbehov for udskiftning af de ni gamle busser vil være ca. kr. 1.600.000 + moms = 2.000.000,- pr. bus. Samlet investering 18.000.000,- inkl. moms.

Bemærk at BAT ikke har refusion for momsen.

Priserne er oplyst af forskellige forhandlere og er listepreiser. Prisen kan godt ændre sig når udbudsrunderen i licitationen er afsluttet.

Vi vil få alle nye busser leveret med tælleudstyr, så vi over tid får et dokumenteret billede af belægning og passagerstrømme på rutenettet.

Finansieringsmuligheder ved indkøb af busser:

Til brug for sagen om indkøb af nye busser beskrives mulighederne for finansiering.

Kassefinansiering:

Indkøbet finansieres af kommunes likvide midler.

Budget til indkøb af busser afsættes på anlægsbudgettet.

Lånefinansiering:

Lånefinansiering skal ske inden for rammerne af lånebekendtgørelsen. Optagelse af lån kræver låneramme, som enten kan opnås ved afholdelse af anlægsgudgifter til bestemte formål eller gennem en lånedispensation fra Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Kollektiv trafik er ikke et formål der giver låneramme, så der skal enten være ledig låneramme fra andre anlægsprojekter eller der skal søges en dispensation. Der opnås sjældent dispensation til hele den ansøgte anlægsgudgift.

I praksis betyder det, at der vil blive tale om delvis lånefinansiering og delvis kassefinansiering.

Lån kan optages med en maksimal løbetid på 25 år. Ved indkøbet af busser i 2015 blev der optaget 10-årige lån ud fra en forudsætning om, at løbetiden på lånene skulle svare (nogenlunde) til bussernes levetid.

Budget til indkøb af busser afsættes på anlægsbudgettet. Desuden skal der afsættes budget til optagelse af lån samt årligt budget til ydelsen på lånet.

Finansiell leasing:

Finansiell leasing innebærer finansiering via Kommuneleasing. Ved leasingaftalens udløb vil aktivitet i reglen være nedskrevet til en realistisk og forudbestemt restværdi og BRK skal anviser en køber eller indbetale den forudbestemte restværdi, for at beholde busserne. Leasingtager betaler leasingydelse (dvs. afdrag og renter) i løbetiden. Renten kan være variabel (=bilflådestyringen) eller fast.

En leasingperiode >4 år skal godkendes politisk.

Budgettet til leasingydelsen afsættes så årligt på BATs driftsbudgettet.

Dette projekt er forankret i Center for Ejendomme og Drift under BAT, men sagen fremlægges også for Klima og bæredygtighedsudvalget til orientering.

Økonomiske konsekvenser

Det skal bemærkes, at BRK ikke kan fradrage moms på busser, da billetindtægter ikke er pålagt moms. Det betyder at den faktiske pris skal budgetteres med moms.

Investeringsbehov for udskiftning af de ni gamle busser vil være ca. kr. 1.600.000 + moms = 2.000.000,- pr. bus. Samlet investering 18.000.000,- inkl. moms.

Løbende nødvendig udskiftning af BATs busser er ikke indeholdt budgetmæssigt i BATs nuværende ramme, hvorfor der er nødvendighed med særskilt anlægsbevilling hertil.

Supplerende sagsfremstilling

-

Punkt 5: Sager til høring i Ældreråd og Handicapråd

Åbent punkt

5 Sager til høring i Ældreråd og Handicapråd

00.01.00P35-0101

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Klima- og Bæredygtighedsudvalget	29-04-2019	5	

Indstilling og beslutning

Kommunaldirektøren indstiller,

- At der ikke er punkter til høring i Handicaprådet

Klima- og Bæredygtighedsudvalget den 29. april 2019:
Godkendt

Punkt 6: Gensidig orientering

Åbent punkt

6 Gensidig orientering

00.01.00P35-0101

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Klima- og Bæredygtighedsudvalget	29-04-2019	6	

Klima- og Bæredygtighedsudvalget den 29. april 2019:

Intet