

# **REFERAT Særligt udvalg om klima og bæredygtighed 2019-2021 d. 03-11-2021**

**Mødedato** Onsdag d. 03. november 2021 kl. 00:00

**Mødested** Ullasvej 23 i Rønne, mødelokale C

## Indholdsfortegnelse

Fraværende og bemærkninger til dagsordenen.....	3
Erfaringsopsamling og anbefalinger om anvendelse af §17.4 udvalg med afsæt i Særligt udvalg om	5
Drøftelse af første udkast til handleplan for øget hverdagscyklisme under strategi for grøn mobilitet	8
Drøftelse af samkørsel.....	11
Oplæg til BAT strategi- og udviklingsplan.....	14
Input til Trafikkontaktrådets strategiarbejde for transporten til og fra Bornholm.....	21
Halvårlig opfølgning på Bright Green Island-handleplaner.....	24
Eventuelt.....	28

## **Punkt 1: Fraværende og bemærkninger til dagsordenen**

Åbent punkt

## **1 Fraværende og bemærkninger til dagsordenen**

00.22.04A08-0001

<b>Behandling</b>	<b>Mødedato</b>	<b>Åbent punkt</b>	<b>Lukket punkt</b>
Særligt udvalg om klima og bæredygtighed	03-11-2021	1	

### **Fraværende**

### **Bemærkninger til dagsordenen**

Udviklingskonsulent Marie Wibe deltager under hele mødet.

Alex Speed Kjeldsen deltog i mødet fra kl. 17.00 under behandling af punkt 3.

## **Punkt 2: Erfaringsopsamling og anbefalinger om anvendelse af §17.4 udvalg med afsæt i Særligt udvalg om klima og bæredygtighed**

### **Bilag**

Bilag 1: kommissorium for Særligt udvalg om klima og bæredygtighed

Særligt udvalg om klima og bæredygtigheds egen evaluering af udvalgsarbejdet 03.11.2021

Åbent punkt

## **2 Erfaringsopsamling og anbefalinger om anvendelse af §17.4 udvalg med afsæt i Særligt udvalg om klima og bæredygtighed**

00.22.04A30-0053

<b>Behandling</b>	<b>Mødedato</b>	<b>Åbent punkt</b>	<b>Lukket punkt</b>
Særligt udvalg om klima og bæredygtighed	03-11-2021	2	

### **Politisk sagsgang**

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed beslutter.

### **Resumé**

Kommunalbestyrelsen besluttede den 10. oktober 2019 at oprette et særligt udvalg om klima og bæredygtighed, som skulle rådgive Økonomi-, Erhvervs- og Planudvalget på klima- og bæredygtighedsområdet. Udvalget holdte sit første møde den 16. december 2019 og fungerer til og med 2021. Udvalget samler nu op på de erfaringer, de har gjort sig i forbindelse med at deltage i udvalget. Formålet er, at videreformidle erfaringer og anbefalinger, der kan bruges såfremt en kommende kommunalbestyrelse ønsker at nedsætte et eller flere særlige udvalg.

### **Indstilling og beslutning**

Kommunaldirektøren indstiller, at

- Særligt udvalg om klima og bæredygtighed drøfter udvalgets virke med henblik på at videreformidle erfaringerne til eventuel brug i den forestående konstituering.

Særligt Udvalg om klima og bæredygtighed den 3. november 2021:

Drøftet, udvalget gav input til en evaluering af udvalgets arbejde til kommunalbestyrelsen, som vedhæftes referatet.

### **Sagsfremstilling**

Kommunalbestyrelsen besluttede den 27. juni 2019 at nedlægge det stående udvalg; Klima- og bæredygtighedsudvalget og i stedet oprette et særligt udvalg, der skulle rådgive Økonomi-, Erhvervs- og Planudvalget på klima- og bæredygtighedsområdet. Kommunalbestyrelsen besluttede at oprette et særligt udvalg (et såkaldt §17 stk. 4 udvalg) den 10. oktober 2019, hvor kommissoriet for udvalgets arbejde blev godkendt. Udvalget mødtes første gang den 16. december 2019 og har siden haft en mødekadence på linje med de stående udvalg.

Det er vigtigt at videreformidle udvalgets gode råd og erfaringer, så de kan bruges såfremt en kommende kommunalbestyrelse ønsker at nedsætte et eller flere særlige udvalg.

I drøftelsen kan blandt andet indgå overvejelser om:

- Sammensætningen af udvalget med to medlemmer af kommunalbestyrelsen og en politisk repræsentant fra Alternativet, to repræsentanter fra hhv. energiproducenter og er-

hvervslivet på Bornholm foruden to borgerrepræsentanter Har det givet særlige fordele og udfordringer? Hvordan fungerede rekrutteringsprocessen? Har udvalget anbefalinger til antallet af medlemmer og til måden at sammensætte udvalget på?

- Hvilken betydning har det haft for udvalgets indflydelse, at udvalget har haft indstillingsret til økonomiske midler? Hvilken, om nogen, betydning har det haft for udvalgets virke, at beslutningskompetencen, herunder i forhold til de økonomiske dispositioner, ligger i Økonomi-, Erhvervs- og Planudvalget?
- Er der anbefalinger i forhold til definition og omfang af de opgaver, der bliver stillet til eventuelt fremtidige særlige udvalg? Skal de være klart definerede eller er der behov for mere fleksibilitet i opgaveløsningen?
- Er der områder, ud over de primære opgaver, hvor udvalget er blevet for meget/for lidt inddraget?
- Har udvalget anbefalinger i forhold til funktionsperioden for særlige udvalg og har udvalget overvejelser i forhold til mødekadence, form og samlet tidsforbrug for arbejdet i eventuelt fremtidige særlige udvalg?

#### *Baggrund om Særligt udvalg om klima og bæredygtighed*

Det særlige udvalg oprettedes i henhold til styrelseslovens § 17 stk. 4. Det særlige udvalg for klima- og bæredygtighed har ikke haft beslutningskompetence, men har kunnet komme med anbefalinger og rådgivning med reference til Økonomi-, Erhvervs- og Planudvalget.

#### *Udvalgets primære opgaver*

Inden valgperiodens udløb i december 2021 har det særlige udvalg primært haft til opgave at sikre udarbejdelsen af følgende strategier og planer:

- En ny (revideret) energistrategi
- En strategi for "grøn mobilitet"
- Formulering og revision af handleplaner under Bright Green Island visionen og de otte Bornholmermål

#### **Økonomiske konsekvenser**

-

#### **Supplerende sagsfremstilling**

-

## **Punkt 3: Drøftelse af første udkast til handleplan for øget hverdagscyklisme under strategi for grøn mobilitet**

### **Bilag**

Handleplan for øget hverdagscyklisme

Åbent punkt

### **3 Drøftelse af første udkast til handleplan for øget hverdagscyklisme under strategi for grøn mobilitet**

00.16.02P22-0002

<b>Behandling</b>	<b>Mødedato</b>	<b>Åbent punkt</b>	<b>Lukket punkt</b>
Særligt udvalg om klima og bæredygtighed	03-11-2021	3	

#### **Politisk sagsgang**

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed beslutter.

#### **Resumé**

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed ønsker, at der udarbejdes et udkast til en handleplan for øget hverdagscyklisme som led i implementeringen af Bornholms strategi for grøn mobilitet. Formålet med handleplanen er at indfri strategiens delmål relateret til cyklisme for derved at bidrage til at reducere CO<sub>2</sub>-udledninger. Det skal gøres ved at sætte fokus på og forankre viden om cyklisme til alle borgere på Bornholm igennem dialog, aktiviteter og kampagner. Det skal også gøres ved at kortlægge, om der er behov for at anlægge pendlercykelstier samt optimere samspillet med andre transportformer, herunder bussen.

#### **Indstilling og beslutning**

Kommunaldirektøren indstiller,

- At Særligt udvalg om klima og bæredygtighed drøfter første udkast til handleplan for øget hverdagscyklisme

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed den 3. november 2021:

Drøftet. På næste møde forelægges et revideret udkast til handleplan for øget hverdagscyklisme.

#### **Sagsfremstilling**

På mødet i [Særligt udvalg om klima og bæredygtighed den 29. september 2021](#) blev det under drøftelse af kommende handleplaner for Bornholms strategi for grøn mobilitet besluttet, at iværksætte en handlingsplan for øget hverdagscyklisme sideløbende med de eksisterende handleplaner for ladeinfrastruktur og borgerinddragelse.

Handleplanen for øget hverdagscyklism,

,e skal resultere i konkrete handlinger og aktiviteter for at nå mål 3.3 "Cyklisme skal udbredes, herunder hverdagscyklismen" hvor der er et mål om en total reduktion på 600 t CO<sub>2</sub> frem mod 2030. Elementerne i handleplanen har ikke været drøftet med relevante samarbejdspartnere, hvorfor der må påregnes løbende tilpasning af indholdet med respekt for de overordnede udstukne politiske rammer. Dette er afspejlet i de foreslåede handlinger i handleplanen. Denne tilgang afspejler et ønske om hurtig udarbejdelse og igangsættelse af handleplanen.

*I korte træk omfatter handleplanen for øget hverdagscyklisme følgende:*

Handleplanen for øget hverdagscyklisme sætter fokus på at udbrede og forankre viden om cyklisme til alle borgere på Bornholm igennem dialog, aktiviteter og kampagner. Det er i dialogen med borgerne, foreningerne, uddannelsesinstitutionerne og erhvervslivet, at vi i samarbejde skal udarbejde en plan for overflytning af flere korte og mellemlange ture fra bil til cykel/elcykel.

Med handleplanen skal vi have flere bornholmere til at tage cyklen frem for bilen og dermed reducere CO<sub>2</sub>. Dette kan gøres ved en kortlægning af, hvor investeringer i eksempelvis pendlercykelstier forventes at flytte flest bilister fra bil til cykel. For at skabe bedre mulighed for kombinationsrejser, skal handleplanen for cyklisme også tænkes i forhold til andre transportformer. Det kommunale busselskab BAT blive inddraget for at sikre, at cyklen tænkes ind i fremtidsplanerne for busdriften på Bornholm.

### **Økonomiske konsekvenser**

Der er med budgetforliget for 2022 afsat 1,6 mio. kr. til implementering af Bornholms strategi for grøn mobilitet i 2022-2023. Denne handleplan finansieres med en del af disse midler.

Der vil blive fremlagt et budget for handleplanen, når den endelige handleplan fremsendes til godkendelse.

### **Supplerende sagsfremstilling**

-

## **Punkt 4: Drøftelse af samkørsel**

Åbent punkt

## 4 Drøftelse af samkørsel

00.16.02P22-0001

### Behandling

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed

Mødedato

03-11-2021

Åbent punkt

4

Lukket punkt

### Politisk sagsgang

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed beslutter

### Resumé

Kommunalbestyrelsen vedtog den 23. september 2021 "Bornholms strategi for grøn mobilitet". Et indsatsområde i denne strategi er samkørsel. Udvalgsformand Caroline Meyer White præ-senterer på mødet et mundtligt oplæg om samkørsel, som udvalget drøfter.

### Indstilling og beslutning

Udvalgsformanden indstiller, at

- Udvalget drøfter oplæg om samkørsel

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed den 3. november 2021:

Drøftet. Udvalget ønsker et udkast til en handleplan om mulighederne ved køb af en digital platform for samkørsel.

### Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen godkendte [den 23. september 2021 "Bornholms strategi for grøn mobilitet"](#). Denne strategi har til formål at anvise, hvordan transportens fossile CO<sub>2</sub>-udledning samt luft og støjforurening reduceres på Bornholm – samtidig med, at mobiliteten på Bornholm er effektiv og god. Overordnet står strategien på to ben:

1. at fremme omstillingen af fossile køretøjer til eldrevne køretøjer eller køretøjer på grønne brændsler.
2. at ændre transportvaner i en grønnere retning, der skal bidrage til at reducere privatbilismen.

For at realisere strategien lægger strategien op til, at der skal arbejdes med følgende indsatsområder:

- Ladeinfrastruktur
- Omstillingen af privat- og erhvervsbilisme
- Grøn transport i egen flåde, via indkøb og udbud og gennem aktiv ejerskab
- Omstilling af tung transport
- Kombinationsrejser – Mobility as a service
- Den kollektive transport
- Cyklisme
- Samkørsel og delebilisme

På udvalgsrådet præsenterer udvalgsformand Caroline Meyer White et mundtligt oplæg om indsatsområdet "samkørsel". På baggrund af dette drøfter udvalget, hvordan kommunen fremadrettet kan arbejde videre med at fremme samkørsel.

### **Økonomiske konsekvenser**

-

### **Supplerende sagsfremstilling**

-

## **Punkt 5: Oplæg til BAT strategi- og udviklingsplan**

### **Bilag**

Bilag 1 - BAT strategi- og udviklingsplan 261021 (002)

Bilag 2 - tilbagemeldinger fra interessenter

Kommentarer fra Særligt udvalg om klima og bæredygtighed til 2. oplæt til BATs strategi- og udviklingsplan 03.11.2021

Åbent punkt

## 5 Oplæg til BAT strategi- og udviklingsplan

13.05.10A00-0002

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Særligt udvalg om klima og bæredygtighed	03-11-2021	5	

### Politisk sagsgang

Natur- og miljøudvalget beslutter

### Resumé

BAT har udarbejdet et oplæg til en strategi- og udviklingsplan frem til 2026. Strategi- og udviklingsplanen har været til drøftelse på NMU møde den 24. august. Planen har været i høring og til drøftelse. På den baggrund er der udarbejdet et 2. oplæg til drøftelse.

### Indstilling og beslutning

Direktøren indstiller, at:

- Oplæg til BAT's strategi- og udviklingsplan drøftes.
- Oplæg til strategi- og udviklingsplan sendes til kommentering i Særligt udvalg for Klima og Bæredygtighed.

Natur- og Miljøudvalget den 2. november 2021:

- Drøftet
- Godkendt.

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed den 3. november 2021:

Udvalget har vedhæftet kommentarer til BATs strategi- og Udviklingsplan til referatet. Udvalget påpeger, at det ikke kan anbefales, at der indkøbes dieselbusser igen. Udvalget anbefaler derimod, at fremtidige indkøb af busser skal være busser, der kører på grønne brændsler.

### Sagsfremstilling

BAT's strategi- og udviklingsplan har været i høring og til drøftelse hos

- Bornholms Ældreråd
- Bornholms Handicapråd
- BAT's Brugerråd
- Destination Bornholm
- Særligt udvalg for klima og bæredygtighed
- BAT's AfdelingsMED

BAT har ud fra tilbagemeldingerne udarbejdet et 2. oplæg til en strategi- og udviklingsplan (bilag 1). Tilbagemeldingerne (bilag 2) har været overvejende positive.

Ud fra tilbagemeldingerne er projektet om Strategien for Grøn mobilitet skiftet ud med BAT's mobilitetsplan. BAT har erfaret ud fra tilbagemeldinger især fra særligt udvalg for klima og bæredygtighed, BAT's brugerråd og Destination Bornholm, at BAT skal have sin egen mobilitetsplan, hvor der arbejdes med fremtidens transport – både i forhold til den grønne omstilling, men også tilpasset til ønsker om forskellige typer transport – og mobilitet.

I forhold til projektet "busflåden" er der medtaget alternativ til elbusser – og en busflåde der er differentieret på størrelse er også inddraget.

I forhold til projektet "udvikling af køreplan" er der introduceret flere typer analyser og tilføjet et samarbejde med Destination Bornholm, der ud over at repræsentere turisterhvervet også har omkring 600 bornholmske virksomheder, der har behov for kollektiv transport til både kunder og medarbejdere.

De væsentlige ændringer er i pejlemærket, busflåden og at BAT skal have sin egen mobilitetsplan.

Pejlemærke:

*"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 og være turist 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."*

### **BAT's mobilitetsplan:**

Mobilitetsplanen er hjørnestenen i det pejlemærke der er sat op for BAT. Dels for at medvirke aktivt til den grønne omstilling, men også for at vinde passagererne tilbage efter corona. BRK har en strategi for grøn mobilitet. BAT har været med i processen og ser sig som en naturlig del af BRK's grønne mobilitet. Arbejdet med grøn mobilitet har vist, at BAT har brug for en mobilitetsplan – og at mobilitet udvikles i tæt samarbejde med BRK og det øvrige Bornholm.

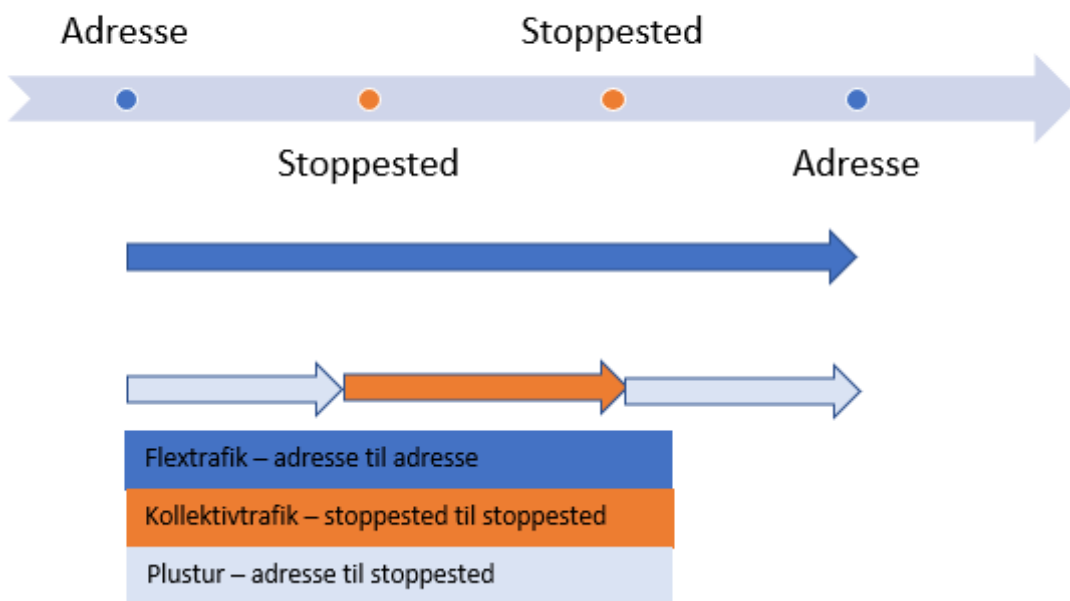
Strategien for grøn mobilitet har fastsat mål for CO2 reduktion allerede frem mod 2025. CO2 reduktionerne i BRK's strategi for grøn mobilitet er kun en del af BAT's mobilitetsplan, da der ud over en grøn profil, også er en målsætning om at BAT skal vinde kunderne tilbage til den kollektive transport. Corona har sat et stort aftryk i omsætningen og derfor skal der tænkes nye veje for dels at vinde kunderne tilbage, men også for at udnytte muligheden for at udvikle en mobilitetsplan, der integrerer til andre transportformer og ser frem mod mobility as a Service (MaaS).

Som det er i dag, har BAT 2 typer af transport – rutetrafik fra stoppested til stoppested og Offentlig Service Kørsel, hvor borgere transporteres fra dør til dør. Servicekørsel er kun for borgere der er visiteret hertil. BAT er det eneste trafikselskab i Danmark, der har et køreplanssystem der med timesdrift fra tidlig morgen til sen aften dækker hele det område der hører ind under trafikselskabet. Der er et stort ønske blandt BAT's brugere og interessenter der gerne ser at der indføres flextrafik på lige fod med de øvrige trafikselskaber i Danmark. Ud over Flextrafik bør der også ses på transport fra adresse til stoppested – det som andre trafikselskaber kalder plusture. Ved plusture menes, at trafikselskabet varetager kørsel fra adresse til stoppested og fra stoppested til adresse.

### **Busstørrelser**

I arbejdet med en mobilitetsplan skal der også indgå analyser af kapaciteter på de forskellige typer kørsel. Disse analyser skal afdække behov for kapacitet på kørsel til og fra Campus/skole/arbejde – kørsel i sommerperioden og de tidsrum, hvor der primært køres for at sikre infrastrukturen. Hvis det arbejde viser, at BAT bør have mindre busser til noget af kørslen, vil det have indflydelse på de kommende businvesteringer – uanset om der investeres i el- eller dieselbusser.

### De tre transportformer – Flextur, Bustur og Plustur



Figuren viser de tre transportformer i regi af den kollektive transport.

BAT anbefaler at der ses på alle tre transporttyper i en fremtidig mobilitetsstrategi. Samtidig skal der ses på integration mellem alle transportformer – Færge, fly, bus, bil, delebil, lejebil, cykler (egne og lejecykler), løbehjul etc. Den kollektive transport har tradition for at være isoleret fra de andre transportformer, med egne stationer og stoppesteder. Hvis BAT kommer til at tilbyde flere transportformer, skal der også ændres på trafikale knudepunkter, fremfor terminaler og stoppesteder. Det giver en bedre samlet mobilitet hvis flere transportformer /mobilitetstyper kan kobles sammen og integreres.

For at vinde passagererne tilbage til den kollektive transport er der landsdækkende tiltag. Disse er under udvikling og transportministeriet har sat fokus på disse tiltag. BAT vil tage dialogen med brugerråd og andre interessenter om tiltag for at vinde passagererne tilbage. I det arbejde skal der ikke kun fokuseres på hvad der kører og hvordan – der skal også ses på hvorfra der køres. BAT tilbyder én af flere mobilitetsformer og for at integrere til disse, er det vigtigt at tænke trafikale knudepunkter ind som en del af den offentlige trafik.

#### Busflåden:

“BAT er øens grønne trafikselskab” – for at indfri den målsætning, 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, men der er 4 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 bringe en politisk sag op som skal finde en afklaring på hvordan busflåden udskiftes til emissionsfri drivmiddel senest i 2030, og der ligger et større arbejde heri. 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 en udskiftning af 10 busser til senest 2023. Projektet Grøn buspulje blev godkendt af kommunalbestyrelsen den 25/2. [Kommunalbestyrelsen: 25-02-2021 kl. 18:00 \(brk.dk\)](#) . 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 km forbrug på 150.000 km. giver en besparelse på ca. 950.000. 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 den besparelse er for BAT, er ikke kendt endnu. Samtidig vil der være en overgang, hvor BAT har behov 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 km. 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, 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
- Ny type bus kræver uddannelse og omskoling af mekanikere.
- Hvis der skal skiftes batteri i bussens levetid, vil det være en væsentlig fordyrelse.

Dertil er skal der defineres en snitflade mellem BAT's 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. BAT's 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 vil koste ca. kr. 10.500.000 ekstra 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.

En elektrificering kræver også en etablering af en ladeinfrastruktur.

Økonomisk vurdering, busflåde: Det kan koste op til ca. 10.500.000 kroner ekstra for 10 nye elbusser.

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.

Et alternativ til elbusser kan være at se på emissionsfri diesel – HVO diesel. Power-2-X er ikke en teknologi der er tilgængelig før efter 2025 – og i arbejdet med grøn mobilitet blev det konkluderet at den teknologi ikke er til offentlig Bustransport, men til tungere transport. Derfor er HVO diesel et alternativ, der også er i brug i den offentlige transport i dag. HVO diesel er fremstillet af organisk materiale og har et markant mindre CO2 aftryk – ca. 86% mindre CO2 aftryk pr. liter. Da der er en forskel i brændværdi, vil den faktiske reduktion være 1-2 procent mindre. Traditionel diesel har en belastning på 3,41 kg/l og HVO diesel har en belastning på 0,48 kg/l. Det er stadig en dieseltypen og vil udvikle røg og partikler. HVO diesel er dyrere end traditionel diesel, men fordelene er at der ikke skal investeres i nyt materiel – men det forudsættes at der findes et tankanlæg på Bornholm.

Fortsættes drift af dieselbusser, men skifter brændstof til HVO diesel, vil den grønne omstilling kunne foregå hurtigere. Dertil vil den grønne omstilling kunne foregå på den eksisterende vognpark. Reduktion i CO2 vil med HVO diesel kunne reducere CO2 udslip med 85%. Da brændstof er dyrere end diesel, vil det være en ekstraomkostning.

BRK har en indkøbsaftale med Q8 om levering af diesel og det er muligt at indkøbe diesel via SKI aftale med rabat. BAT har set på tallene og HVO Diesel er væsentligt dyrere end almindelig diesel. Der er en rabatordning på SKI aftalen, som gør at HVO diesel vil være ca. 30% dyrere end almindelig diesel. Med et forbrug på ca. 8.000.000 kr/år – vil det koste ca. 2,4 mio. kroner mere pr. år – forudsat rabatordningerne fastholdes.

Investering i nye dieselbusser vil være de samme som i dag pr. bus.

BAT anbefaler at arbejde videre med elbusser, uagtet der ikke er en referenceramme på regionalkørsel på el. Sydtrafik starter op på regionalkørsel på el i vejle til efteråret 2022, så der er planer om regionalkørsel på el i andre trafikelskaber. HVO diesel vil kun kunne reducere med 85% CO2 udledning. Denne reduktion stemmer ikke overens med reduktionsmålene for strategien for grøn mobilitet. HVO vil være anvendelig til at opnå hurtige CO2 reduktioner, men vil være fordyrende.

## **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 6: Input til Trafikkontaktrådets strategiarbejde for transporten til og fra Bornholm**

### **Bilag**

Input fra Særligt udvalg om klima og bæredygtighed til Trafikkontaktrådets strategiarbejde for transporten til og fra Bornholm 03.11.2021

Åbent punkt

## **6 Input til Trafikkontaktrådets strategiarbejde for transporten til og fra Bornholm**

00.16.00A00-0005

<b>Behandling</b>	<b>Mødedato</b>	<b>Åbent punkt</b>	<b>Lukket punkt</b>
Særligt udvalg om klima og bæredygtighed	03-11-2021	6	

### **Politisk sagsgang**

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed, drøfter

### **Resumé**

Kontaktråd for trafikbetjeningen af Bornholm har d. 7. oktober 2021 haft en indledende drøftelse af den strategiske tilgang til transporten til og fra Bornholm på et seminar.

Kontaktråd for trafikbetjeningen af Bornholm ønsker Særligt udvalg om klima og bæredygtigheds forslag til løsninger og indsatser til arbejdet med at sikre grøn omstilling af transporten til og fra øen.

### **Indstilling og beslutning**

Kommunaldirektøren indstiller, at

- Udvalget drøfter udfordringer og forslag til løsninger og indsatser i arbejdet med at sikre grøn omstilling af transporten til og fra Bornholm.

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed den 3. november 2021:

Drøftet, udvalget har vedhæftet sine kommentarer til referatet.

### **Sagsfremstilling**

Kontaktråd for trafikbetjeningen af Bornholm har d. 7. oktober 2021 haft en indledende drøftelse af den strategiske tilgang til transporten til og fra Bornholm på et seminar. Udbyttet af strategiseminaret skal struktureres i et strategioplæg, der videregives til det nye Kontaktråd for trafikbetjeningen af Bornholm, som indsættes efter nytår i forbindelse med en ny Kommunalbestyrelse.

Det strategiske arbejde er struktureret i tre procestrin med fastlæggelse af udfordringer, identificering af løsninger samt vurdering og valg af mål og indsatser. Kontaktråd for trafikbetjeningen af Bornholm ønsker Særligt udvalg om klima og bæredygtigheds input til arbejdet med at sikre grøn omstilling af transporten til og fra øen. Det flugter med ambitionen i Bornholms strategi for grøn mobilitet.

### **Udfordringer indenfor grøn omstilling**

Arbejdet med at formulere en strategisk tilgang tager afsæt i det arbejde Kontaktrådet allerede har gjort. I forhold til grøn omstilling peger Kontaktrådet bl.a. på følgende udfordringer

- Færgerne sejler på fossile brændstoffer

- Der tilbydes for få lademuligheder i forbindelse med rejse til og fra Bornholm
- Der skal være en bedre kobling til den kollektive transport, når du lander på Bornholm (lufthavn og havn)
- Overfartstid: Hurtig transport bruger mere energi

### **Forslag fra Særligt udvalg om klima og bæredygtighed**

Kontaktråd for trafikbetjeningen af Bornholm ønsker forslag fra Særligt udvalg om klima og bæredygtighed til

1. Eventuelle *udfordringer* som ikke er nævnt ovenfor vedrørende grøn omstilling af transporten til og fra Bornholm
2. Forslag til *løsninger* på udfordringer vedrørende grøn omstilling af transporten til og fra Bornholm
3. Forslag til hvilke *indsatser* Kontaktråd for trafikbetjeningen af Bornholm bør iværksætte vedrørende grøn omstilling af transporten til og fra Bornholm

### **Økonomiske konsekvenser**

-

### **Supplerende sagsfremstilling**

-

## **Punkt 7: Halvårlig opfølgning på Bright Green Island-handleplaner**

### **Bilag**

Opfølgningsskema for Bright Green Island-handleplanerne - oktober 2021

Åbent punkt

## 7 Halvårlig opfølgning på Bright Green Island-handleplaner

24.00.00G01-0246

Behandling	Mødedato	Åbent punkt	Lukket punkt
Særligt udvalg om klima og bæredygtighed	03-11-2021	7	

### Politisk sagsgang

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed orienteres  
Økonomi-, Erhvervs- og Planudvalget orienteres  
Kommunalbestyrelsen orienteres

### Resumé

Denne sag rummer den halvårige status på Bright Green Island-handleplaner. Der er vedlagt et opfølgningsskema for Bright Green Island-handleplanerne med opdateret status for de enkelte projekter.

### Indstilling og beslutning

Kommunaldirektøren indstiller, at

- udvalget tager opfølgningen til efterretning.
- overvejelserne om den fremadrettede tilgang drøftes

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed den 3. november 2021:

Ad. A: taget til efterretning

Ad. B: drøftet. Hurtigst muligt efter konstitueringen af den nye kommunalbestyrelse, skal der defineres ambitioner og rammer for den grønne omstilling på Bornholm med de dertil hørende indsatser og ressourcer, da det er et kommunalt kerneområde.

### Sagsfremstilling

Handleplanerne for Bornholmermålene blev godkendt på [kommunalbestyrelsesmødet d. 27. juni 2019 \(punkt 6\)](#) og vedrører Bornholms Regionskommunes arbejde med at indfri Bornholmermålene, der er en lokal forankret udgave af FN's verdensmål.

I forbindelse med [vedtagelsen af budget 2020 d. 31. oktober 2019 \(punkt 2\)](#) valgte kommunalbestyrelsen at ændre prioriteringen for arbejdet med Bornholmermålene og visionen Bright Green Island (BGI), hvorfor en ny prioritering af arbejdet med BGI-handleplanerne blev godkendt af [Økonomi-, Erhvervs- og Planudvalget d. 11. marts 2020 \(punkt 7\)](#). Det blev i den forbindelse besluttet, at der udarbejdes halvårige opfølgninger for BGI-handleplanerne i april og oktober. Seneste status fra april til november 2020 blev forelagt politisk på [Kommunalbestyrelsesmøde den 25. marts 2021](#). Denne status for BGI-handleplanerne dækker en skæv periode på 10 måneder fra december 2020 til september 2021.

*God fremdrift på BGI-handleplanerne*

Overordnet set er der god fremdrift for de enkelte handleplaner, som vedrører Bornholms Regionskommune. Det bemærkes, at flere af initiativerne, der indgår i BGI-handleplanerne, understøtter processer, der indgår i arbejdet med bl.a. Bornholms Energistrategi 2040, arbejdet med Bornholms strategi for grøn mobilitet, samt handleplanerne for den kommende Naturpolitik, hvor Grøn Dannelselse er et strategisk indsatsområde.

### Opfølgningsskema

Vedlagt er et opfølgningsskema (bilag 1) med opdateret status for de enkelte handleplaner under hvert af de 8 bornholmermål. Handleplaner markeret med grønt er gennemført og handleplaner markeret med gult er i gang. Det er vigtigt at holde for øje, at status er en vurdering af de i handleplanerne angivne målsætninger og ikke emnet som helhed. En oversigt er indsat nedenfor i tabel 1:

<b>Tabel 1: Oversigt over BGI-handleplaner med status</b>		
<b>Bornholmermål</b>	<b>Handleplan (overskrift)</b>	<b>Status (grøn/gul) *</b>
#1 Erhverv	Energieffektiviseringer og grønne forretningsmodeller	Tæt på indfrielse
	Grønne kommunale indkøb	Drift
	Tværkommunal datasammenligning	Tilbagevendende opgave
#2 Fakta	Energieffektiv Gadebelysning	Tæt på indfrielse
	Grøn revidering af BRKs Ejendomsstrategi	Tæt på indfrielse
#3 CO2 neutral	Bornholm viser vej – Affaldsfri 2032	I gang
	Vedvarende energi – løsninger der er folkelig forankret	I gang
	Affaldsordninger fra 2021	I gang
	Øget genanvendelse i kommunen	I gang
	Omstilling af al kollektiv trafik og offentlig kørsel til el/fossilfri brændstof inden 2025	Drift
#4 Mobilitet	Understøtter omstilling til elbiler på hele øen	Indfriet
	Flådestyring af de offentlige køretøjer	Drift
	Reduktion af CO2 udledning i transportsektoren herunder omstilling til el-biler	I gang
	Styrker grundlaget for at kunne sikre bevaringsværdige bymiljøer og boliger	I gang
#5 Bolig	Genbrug af lokale byggematerialer	Tæt på indfrielse
	Energirigtig renovering	Tæt på indfrielse
	BRK gennemfører sin del af Bornholms fødevarerstrategi 2017-2025	I gang
#6 Fødevarer	Vi arbejder systematisk med økologi og lokale fødevarer i de offentlige køkkener samt på at udvikle bæredygtig køkkendrift	Drift
	Bornholms Regionskommune arbejder med at øge den lokale biodiversitet bl.a. gennem naturforbedring for friluftsliv	Tilbagevendende opgave
#7 Natur	Udvikler lokalmiljøer i respekt for naturen gennem strategiske partnerskaber	Tilbagevendende opgave
	Bornholms Grønne Bølge	I gang
	Grøn Dannelselse	I gang
#8 Alle med	Skraldedariet	I gang
	Involvering af borgere i tilbud i grønne indsatser	Indfriet
	Bornholms Uddannelsesstrategi	Indfriet

\* Handleplaner markeret med grøn er gennemført. Handleplaner markeret med gul er i gang.

### Fremadrettet tilgang til Bright Green Island og Bornholmermålene

I forlængelse af den halvårslige opdatering anbefaler administrationen, at en ny kommunalbestyrelse med fordel kan se på, hvordan strategier og mål i kommunens arbejde med klima og bæredygtighed kan samles på området i én samlet grøn tilgang.

Med kommunens tilslutning til DK2020 og med nedsættelse af ny kommunalbestyrelse efter kommunalvalget anbefales det, at Bright Green Island visionen og Bornholmermålene genbesøges. Der er behov for at strømline kommunikationen omkring kommunens arbejde med klima og bæredygtighed. Mere specifikt er der behov for, at der skabes klarhed om, hvad Bright Green Island er anno 2021, og hvordan kommunen mest hensigtsmæssigt forankrer og integrerer arbejdet med BGI på tværs af politikområder fremadrettet.

Siden vedtagelsen af BGI og Bornholmermålene er udgangspunktet for flere af de underliggende indsatser ændret, og nogle af de målsætninger og handlinger, der stilles op med Bornholmermålene, er i dag erstattet med nye målsætninger.

Indsatsen for "Tværkommunal Datasammenligning" i form af energi- og CO2-regnskaber vil blive videreført i regi af DK2020. Det afventes, hvordan denne opgave skal løses fremadrettet. Indtil dette er afklaret ligger ansvaret i Center for Regional udvikling, It og Sekretariat .

Bornholm har med vedtagelsen af Bornholms Energipolitik 2040, den underliggende energi-strategi samt strategien for grøn mobilitet sat en ambitiøs kurs mod at blive fossilfri i den afgiftsbelagte CO2. Dertil kommer regeringens planer om etablering af Energiø Østersøen. Kommunalbestyrelsen har i 2021 også vedtaget en Naturpolitik, ligesom arbejdet med fødevarer, affaldshåndtering og bygningsrenovering viser gode takter. Det bornholmske erhvervsliv arbejder også i stigende omfang med bæredygtighed.

Med en samlet tilgang til de igangsatte handlinger vil det være nemmere for både borgere og erhvervsliv at få indsigt i og engagere sig i arbejdet med den grønne omstilling. Herudover vil det skabe et bedre overblik for både politikere og administrationen, hvilket vil styrke muligheden for at sikre koordinering og synergi på tværs internt i regionskommunen og med initiativer nationalt, internationalt og i det omkringliggende samfund.

### **Økonomiske konsekvenser**

Intet at bemærke.

### **Supplerende sagsfremstilling**

Intet at bemærke.

## **Punkt 8: Eventuell**

Åbent punkt

## **8 Eventuelt**

00.22.04A08-0002

### **Behandling**

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed

**Mødedato**

03-11-2021

**Åbent punkt**

8

**Lukket punkt**

Særligt udvalg om klima og bæredygtighed den 3. november 2021:

Intet.