

POLITIKERSPØRGSMÅL

Direkte 29 62 77 49

Journal-nr.: 22025582

Dato: 04. maj 2022

Spørgsmål nr.: 028-22
Dato: 04. april 2022
Stillet af: Sadek Al-Amood (F)
Besvarelse udsendt den: 04. maj 2022

Energipriser og deres betydning for regionens busser

Spørgsmål:

De stigende priser på brændstof påvirker også regionens busser i Movia. Derfor ønsker jeg at få svar på nedenstående spørgsmål. Er der ikke mulighed for aktuelle tal, så gerne foreløbige/estimer, idet jeg ønsker påvirkningen fra de stigende energipriser med.

1. Hvad koster en passagerkilometer gennemsnitligt i "brændstof/energi" til hhv. fossil-bus og el-bus? Gerne udvikling over flere år.
2. Hvad er de samlede udgifter til energi/brændstof både opdelt mellem fossil/el og en samlet? Også gerne som udvikling over flere år.
3. Findes der eksempler på skift fra fossil til el midt i kontraktperioden (kan også være fra udlandet)? Hvis ja, hvor store udgifter var forbundet med dette? Hvis nej, hvad er administrationens bedste bud på udgiftsniveau forbundet med dette?

Svar:

Administrationen har forhørt sig hos Movia.

Movia har ikke en generel gennemsnitlig beregning af omkostningerne pr. passagerkilometer for drivmidler, men har til brug for dette svar lavet en beregning af omkostningerne for buslinje 350S. Beregningen viser, at udgiften til

drivmiddel alene vil være ca. halvt så stor for elbusser som for dieselbusser på linje 350S.

Udgifterne til drivmidler skal ses i sammenhæng med de øvrige udgifter til drift af buslinjer, bl.a. indkøb og afskrivning af selve bussen, som er større for elbusser end for dieselbusser. Derudover kan der i nogle tilfælde være behov for flere driftsbusser, da rækkevidden af bussernes batteri kan betyde, at busserne ikke kan udnyttes helt så intensivt, som dieselbusser. Endelig kan placeringen af garageanlæg også have en økonomisk betydning, da kørsel til/fra garage til rutens start også skal indregnes i batteri-rækkevidden, ligesom der kan være udgifter forbundet med at etablere den nødvendige ladeinfrastruktur.

Der er altså en række andre forhold, som har betydning for sammenligningen af økonomien i hhv. el- og dieselbusser, og som Movia laver en konkret vurdering af når de enkelte buslinjer sendes i udbud.

Region Hovedstaden har indtil videre kun gennemført udbud med krav om el-drift for relativt små linjer, nemlig buslinjerne 230R, 380R og 98N. Erfaringerne herfra er, at omkostningerne har været lavere end forventet, men stadig dyrere end en tilsvarende ny lang dieselkontrakt. Den årlige merpris ift. en ny dieselkontrakt på disse tre linjer er ca. 0,8 mio. kr. svarende til ca. 5% sammenlagt.

Buslinjerne 15E, 150S, 55E og 65E er i øjeblikket i udbud med krav om nulemission, men udbuddene er endnu ikke afgjort, og priserne kendes derfor ikke.

Movias svar på spørgsmålene er gengivet herunder:

1. Hvad koster en passagerkilometer gennemsnitligt i "brændstof/energi" til hhv. fossil-bus og el-bus? Gerne udvikling over flere år

2. Hvad er de samlede udgifter til energi/brændstof både opdelt mellem fossil/el og en samlet? Også gerne som udvikling over flere år

Omkostningen afhænger af belægningsgraden på den enkelte rute. Movia har ikke beregnet en gennemsnitlig omkostning pr. passagerkilometer for drivmiddel. Ser man på omkostningen til drivmiddel pr. rutekilometer er der tale om en marginalbetragtning, som ikke afspejler de samlede omkostninger til busdriften. Elbusser er dyrere at indkøbe end dieselbusser men til gengæld billigere i drift.

Ser vi på linje 350S som eksempel, vil omkostningen til marginale omkostninger for driften være som det fremgår af vedlagte tabel.

Der tages her ikke hensyn til afskrivning af bussen eller behov for udskiftning af bussens batteri. Dieselprisen er her sat til 9,9 kr. /l, hvilket er det niveau, som Movia forventer, at operatøren betaler i 2023. Dieselprisen varierer og operatørernes betaling indekseres i overensstemmelse med disse variationer. Der har i 2021 været betydeligt højere elpriser end tidligere. Movia forventer dog, at elprisen til næste år stabiliserer sig igen på et niveau, som svarer til en operatøromkostning på ca. 0,8 kr./kWh.

3. Findes der eksempler på skift fra fossil til el midt i kontraktperioden (kan også være fra udlandet)? Hvis ja, hvor store udgifter var forbundet med dette? Hvis nej, hvad er administrationens bedste bud på udgiftsniveau forbundet med dette?

Movia har i 2021 undersøgt mulighederne for at indsætte elbusser i en eksisterende kontrakt. Efter en grundig juridisk vurdering konkluderede Movia, at Movia ikke har mulighed for at tilkøbe elbusdrift i eksisterende kontrakter, idet der ikke er hjemmel hertil i Movias kontrakter, og det følgelig ikke vil være foreneligt med udbudsreglerne. Det er muligt at gennemføre en forceret omstilling til elbusser, men beregninger, som Movia har gennemført for Københavns og Frederiksberg Kommuner, viser, at dette vil medføre meget store kompensationer til operatøren (betaling for køreplanstimer, busser og faste omkostninger ud over det omfang, som Movia kan reducere kontrakten med).

Direkte 29 62 77 49

Journal-nr.: 22025582

Dato: 04. maj 2022

Tabel 1 Marginale omkostninger for driften af linje 350S

		Forbrug				Drivmiddel			Service		Sum	
		Fremdrift		Kabineop- varmning		kr./l	kr./kWh	kr./år	kr./km	kr./år	kr./år	kr./pkm
km/år	Personkm	km/l	kWh/km	km/l	kWh/km							
Dieselbus	1.000.000	9.230.000	3		0		9,9	3.300.000	1,66	1.660.000	4.960.000	0,54
Elbus	1.000.000	9.230.000		0,9	0,2		0,8	924.000	1,33	1.330.000	2.254.000	0,24