

Grønne regnskaber som strategisk virkemiddel ved udliciteret bustrafik

af

Henrik Larsen, strategisk planlægger, Hovedstadsområdets Trafikselskab

Indledning

I de senere år er anvendelsen af Grønne Regnskaber eller Miljøredegørelser blevet et mere udbredt værktøj til styring og dokumentation af virksomheders miljøarbejde. Det gælder også kollektive trafikselskaber, f.eks. DSB. De Grønne Regnskaber anvendes både til overfor offentligheden at dokumentere en virksomheds miljøprofil og virksomhedsinternt til at sætte fokus på ressourceforbrug og miljøbelastninger med henblik på forbedringer.

Grønne regnskaber er velegnede indenfor en selskabsmæssig enhed enten for et selskab eller indenfor en koncern og dens datterselskaber. Men spørgsmålet er om Grønne Regnskaber meningsfuldt kan anvendes som virkemiddel for kollektiv trafikselskaber, hvor driften er udliciteret til selvstændige entreprenører.

Udlicitering og opnåelse af miljøforbedringer

Langt den overvejende del af den kollektive bustrafik er i dag udliciteret fra trafikselskaberne. Udliciteret busdrift har betydet, at der er sket en økonomisk, juridisk og opgavemæssige opsplitning af den kollektive bustrafik. I stedet for selv af forestå driften og have et direkte ansvar for ressourceforbrug og miljøbelastninger, bliver trafikselskabet et papirselskab, som ikke længere har direkte driftsansvar for busdriften. De ressource- og miljøbelastninger, som finder sted, sker nu hos selvstændige bus-selskaber med egen ledelse og selskabsmæssige prioriteringer.

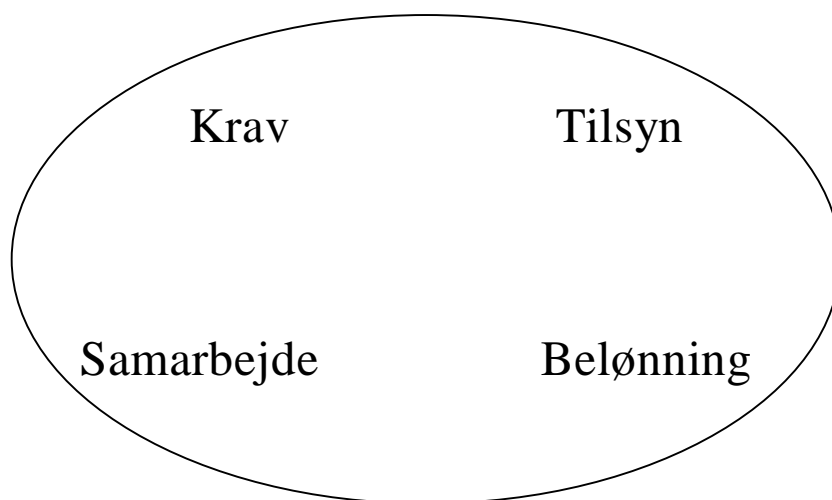
Betingelserne for, at trafikselskabernes kan forbedre miljøforholdene i den daglige busdrift, er hermed ganske anderledes end for selskaber med eget produktionsapparat. Det er ikke længere trafikselskabet, som selv gennemfører miljøforbedringer, men trafikselskabets entreprenører.

Udliciteret busdrift er baseret på et licitations- og kontraktssystem. Licitationsmaterialet skal være gennemskueligt og ikke-diskriminerende for de, som vil byde i en licitation, og detaljeret beskrive vilkårene for den busdrift, som trafikselskabet ønsker udført. De vilkår gælder for den kontraktperiode, som kørslen omfatter – typisk 5 – 6 år.

Til forskel fra en virksomhed med eget produktionsapparat, hvor det umiddelbart kan besluttes at købe nyt produktionsudstyr eller tilrettelægge produktionsprocessen på en mere hensigtsmæssig måde, er et trafikselskab med udliciteret drift nødt til at sikre sig legitimitet til at opnå miljøforbedringer af driften. Trafikselskabet kan ikke længere "bare" købe nye, miljøvenlige busser eller eftermontere røggasrensingsudstyr

på busserne, hvis f.eks. nye miljøvenlige busser eller røgrensningsteknologier kommer på markedet, med mindre udbuds- og kontraktbetingelserne giver mulighed for det. Er det ikke tilfældet, er det op til en forhandling mellem trafiksekskab og entreprenør. I et forhandlingsforløb i en eksisterende kontrakt er udbudssystemets markedsøkonomiske effektivitet sat ud af kraft, og der er risiko for, at miljøforbedringer enten opnås for dyrt i forhold udbudsrunderne eller i yderste konsekvens må afvente kontraktudløb med en entreprenør.

For at tage højde for denne situation er der i HT's udbudsbetingelser indarbejdet 4 forskellige typer virkemidler. De omfatter miljømæssige minimumskrav og prioriteringer til busmateriel og miljøforholdene i busdriften samt samarbejdsformer og kontrolforanstaltninger, herunder dokumentation af miljøforhold og tilsynsvirksomhed.



Figur 1: Strategiske virkemidler i miljøpolitikken

Krav og *belønning* har hidtil primært været rettet mod selve udbudsforretningen, mens *samarbejde* og *tilsyn* vedrører de daglige forhold i en kontraktperiode. Men dette mix kan ændres, hvis det viser sig formålstjenligt.

Miljøstrategien

HT's miljøstrategi har 2 sider. På den ene side skal det sikres, at entreprenørerne byder med miljøvenligt materiel og på den anden side skal busentreprenørernes daglige miljøpræstation være så god som muligt.

Reduktion af den miljøbelastning, som knytter sig til den enkelte bus' driftsforhold så som brændstoftype, motorteknologi, materialevalg etc. håndteres hovedsageligt i selve udbudsrunderne. I udbudsmaterialet er fokus på krav og ønsker til materielets funktion og effekter og ikke til bestemte teknologier. Hermed sikres så stor markeds-mæssig effekt som muligt. Et eksempel på minimumskrav er emissionsnormen EURO-II på busmotorer og et eksempel på belønning er merbetaling pr vogntime for busser med EURO-III emissionsnorm.

Denne del af strategien skaber nogle afgørende forudsætninger for at opnå vigtige miljøforbedringer, men sikrer ikke at trafikskabet får leveret et miljøvenligt busprodukt i alle led i dagligdagen.

Det er nødvendigt at sikre organisatoriske og proceduremæssige forhold, som sætter fokus på alle, løbende ressourceforbrug og miljøbelastninger. Udover brændstofforbrug til og emissioner fra den kørsel, som trafikskabet køber fra entreprenøren er der en lang række miljøforhold ved klargøring og vedligehold af busserne, som også er af betydning.

Det er miljøforhold, som de enkelte entreprenører har ansvaret for, men som trafikskabet som offentlig virksomhed også er nødt til at interessere sig for bl.a. for at undgå at entreprenører benytter dårlige miljøforhold som konkurrenceparameter. Det kræver enten, at trafikskabet udfører en omfattende miljøkontrol eller, at der opbygges en organisatoriske og proceduremæssige rammer for egenkontrol.

I HT's miljøstrategi er kontrollen valgt at være baseret på entreprenørernes egenkontrol af deres miljøforhold. I udbudsbetingelserne er egenkontrollen indarbejdet på den måde, at der er stillet krav om, at entreprenørerne skal udarbejde miljøkortlægning og være villige til at indføre miljøledelse. Hermed har entreprenørerne påtaget sig en formel forpligtelse til løbende at observere og være villige til at forbedre miljøforholdene i virksomheden.

Manual til håndtering af miljøforhold

Skal miljøkortlægningen være brugbar for andre end den enkelte busentreprenør, er det vigtigt, at den gennemføres på et ensartet grundlag, herunder med de samme metoder og det samme indhold. Derfor har HT i samarbejde med entreprenørerne udarbejdet en manual¹ for, hvordan miljøkortlægningen gribes an. Manualen beskriver dels miljøkortlægningens indhold, dels hvordan kortlægningen afrapporteres internt hos entreprenøren og i forhold til HT.

De procedurer, som foreslås for entreprenørernes miljøkortlægning svarer til de procedurer, som indgår i de egentlige miljøstyringssystemer og manualen medvirker til at sikre et fundament for senere gennemførelse af certificeret miljøstyring af entreprenørvirksomhederne.

Afrapporteringen til HT sker på et mere overordnet niveau på særlige afrapporteringsskemaer. Formålet med miljøkortlægningen er ikke, at HT som trafikskab ønsker at have detaljeret viden om alle miljøforhold i den enkelte virksomhed, men at sikre, at virksomheden gennemfører en kvalificeret egenkontrol.

Miljøerfa-gruppe

Gennem miljøkortlægningen bliver der opbygget værdifuld viden om den enkelte virksomheds miljøforhold. Busentreprenørerne får især sat størrelsesordener på de-

¹ Manual til håndtering af miljøforhold i HT

res ressourceforbrug, som de tidligere enten ikke har haft eller har haft et skøns-
mæssigt forhold til. Men værdien af denne viden bliver for alvor først stor, når den
sammenstilles med andre entreprenørers ressourceforbrug og miljøbelastninger.

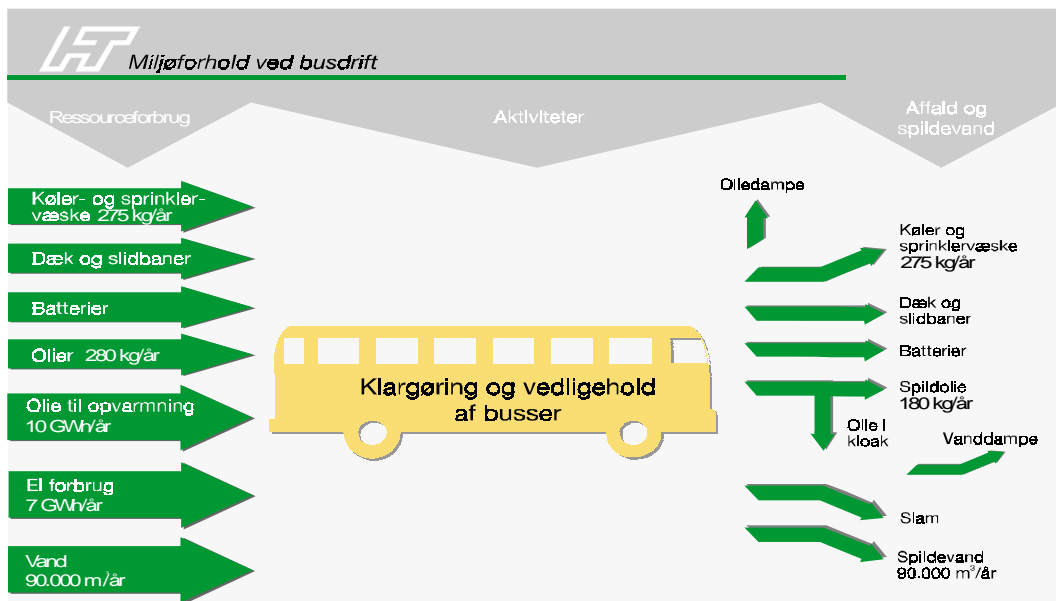
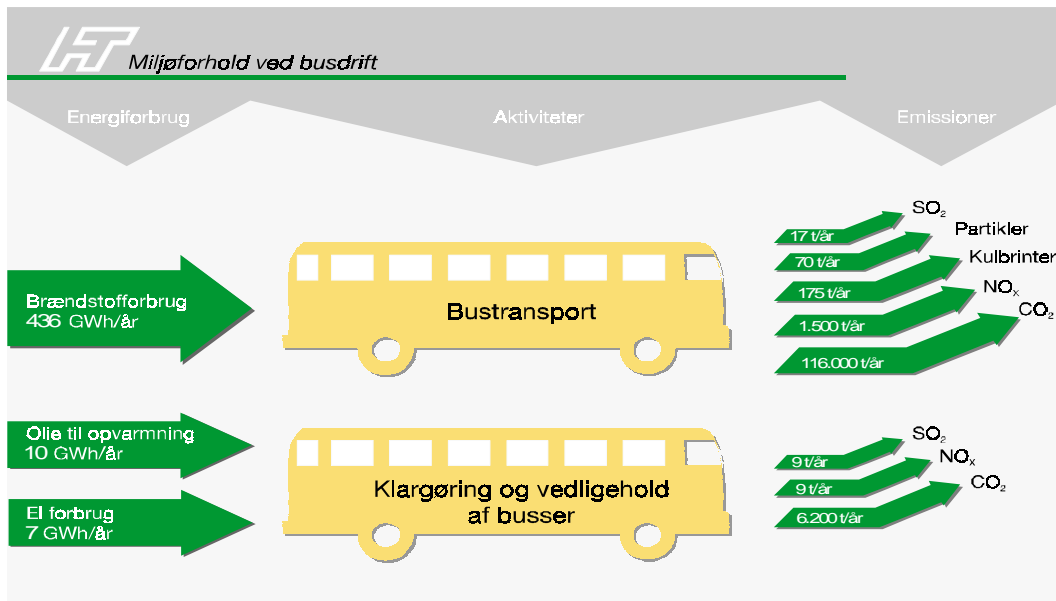
HT har derfor sammen med entreprenørernes miljøkoordinatorer etableret en miljø-
erfagruppe, som udveksler erfaringer med miljøkortlægning, miljøforhold ved busdrift
i almindelighed og ideer til miljøforbedringer i særdeleshed. Erfagruppen er etable-
ret og fungerer på tværs af køber/sælgerforholdet mellem HT og entreprenørerne og
entreprenørernes indbyrdes konkurrencemæssige forhold.

Miljøstatus for Hovedstadsområdets Trafikselskab

Entreprenørernes miljøkortlægning og HT's øvrige miljøaktiviteter beskrives og do-
kumenteres i en årlig Miljøstatus for HT's samlede virksomhed. Formålet med denne
status er at give et samlet overblik over antal og størrelsesorden for en række af de
miljøpåvirkninger, der er fra hele busdriften. Samtidig er det formålet gøre status på,
hvordan det går med at opfylde HT's miljøpolitiske målsætninger.

De miljøforhold, som beskrives fremgår af figur 2. Langt det største ressourceforbrug
og de største emissioner sker som følge af brændstofforbruget, når bussen er i drift.
Men miljøforholdene på anlæggene er også af betydning, bl.a. smørelieferbrug,
kemikalier og vand til busvask.

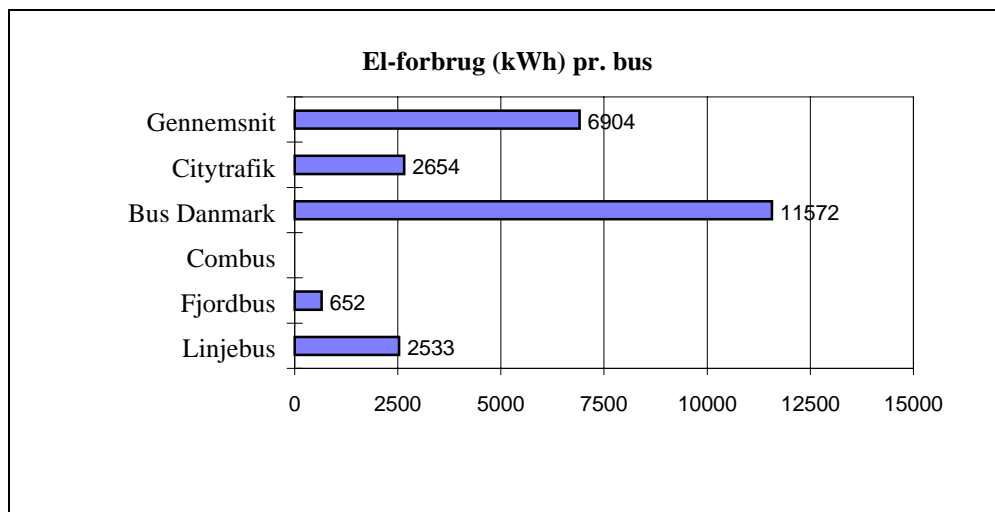
De oplysninger, som entreprenørerne rapporterer til HT, er de samlede belastninger
fra den kollektive trafik, som HT har udbudt. I entreprenørernes oplysninger indgår
også f.eks. brændstofforbrug til kørsel mellem garageanlæg og endestation. Men
"tom-kørsel" til og fra garageanlæg indgår ikke i den udbudte kørsel, som HT betaler
for.



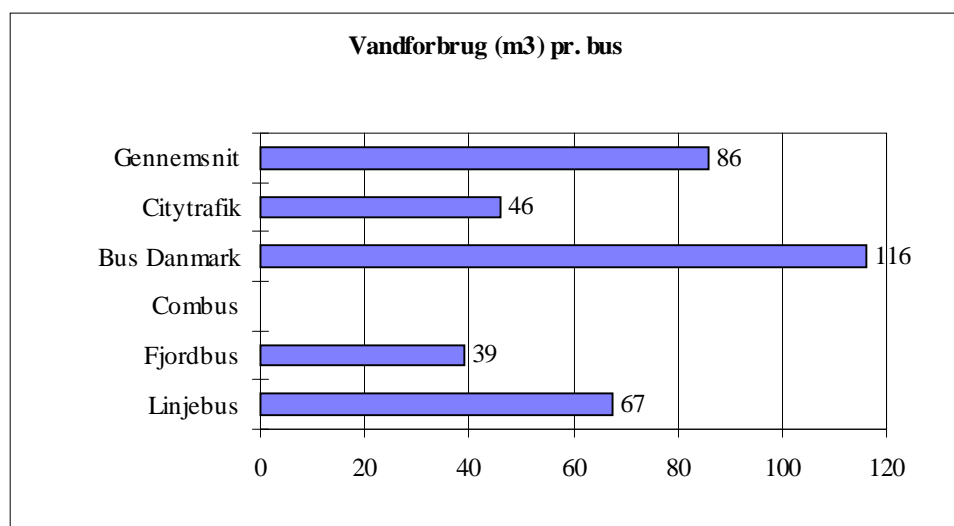
Figur 2: HT's samlede miljøbelastning i 1997

Disse bruttooplysninger sammenstilles med HT's køreplanoplysninger for den afregnede kørsel – altså kørslen på ruterne mellem endestationerne. HT's køreplanoplysninger udtrykker nettoforbrug og –emissioner af HT's virksomhed. Ved at sammenstille entreprenørernes bruttooplysninger med HT's nettooplysninger udtrykkes tomkørslen. Tomkørslen udgjorde i 1997 ca 14%, men der er en vis usikkerhed i vurderingen.²

² Enkelte entreprenører medvirkede ikke i miljøkortlægningen i 1997, fordi de ikke var omfattet af kontraktforpligtelsen og derfor undlod. Miljøforholdene er her skønnet på basis af viden fra den kortlagte del af kørslen.

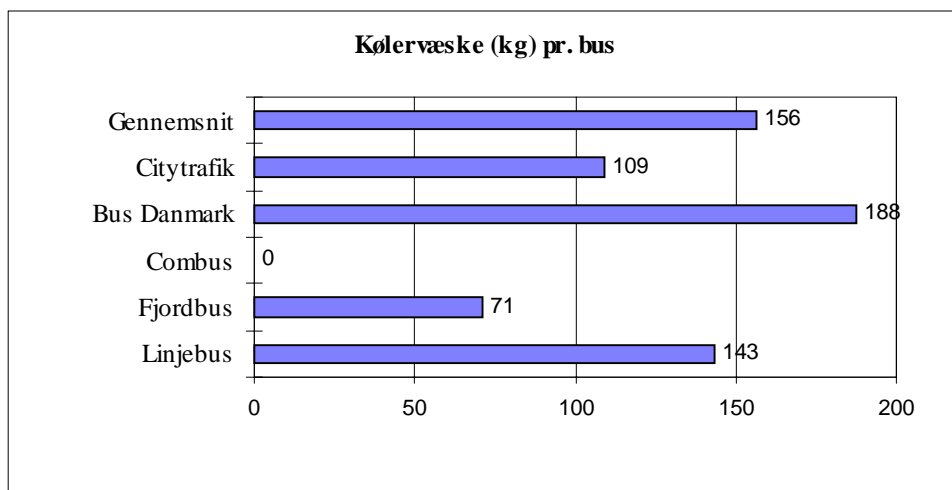


Figur 3: Elforbrug pr bus i 1997³



Figur 4: Vandforbrug pr bus i 1997

³ Combust deltog frivilligt i miljøkortlægningen for en 3 måneders periode ved opstarten af deres kørsel for HT. Rutinerne for miljøkortlægningen på anlæggene var ikke på plads og blev derfor taget ud af kortlægningen for 1997



Figur 5: Forbrug af kølervæske pr bus

Figur 3-5 viser variationen i forskellige ressourceforbrug til klargøring og vedligehold af busser. Det er 3 eksempler på emner, som har været intenst drøftet i Miljøerfa-gruppen med henblik på at forklare forskellene og udvikle nøgletal. Forskellene udtrykker dels forskelligt forbrug af ressourcer, dels forskellig grad af miljøbevidsthed hos entreprenørerne. Forskelle i vandforbrug skyldes eksempelvis, at nogle garageanlæg benytter rensede vaskevand, hvilket nedsætter vandforbruget. Men forskellene udtrykker også forskellige driftsrutiner. Endelig er der også forskelle som ikke umiddelbart kan forklares, men som kan skyldes manglende præcision i miljøkortlægningen.

Pointen er her, at godt nok giver opgørelserne et overblik over størrelsesordener, men det er mindst lige så vigtigt, at det "trækker" ildsjælene med henblik på at gøre det bedre. Hver især får miljøkoordinatorerne med opgørelserne noget at måle sig i forhold til.

Resultater og miljømålsætninger

Miljøstatus for Hovedstadsområdets Trafikselskab fungerer som Grønt Regnskab for den samlede kollektive busstrafik i Hovedstadsområdet. I Miljøstatus for HT er det et vigtigt formål at benytte kortlægningen til at vurdere opfyldelsen af HT's miljøpolitiske målsætninger.

HT's nuværende miljøpolitiske målsætninger er at:

- arbejde for en bæredygtig trafikpolitik
- mindske de sundheds- og miljømæssigt negative konsekvenser af HT's aktiviteter herunder frem til 2005 uanset passagerfremgang at
 - holde bussernes udslip af drivhusgasser uændret
 - mindske udledningen af lokale, sundhedsskadelige stoffer med 50% (kvælstofilter, partikler, polyaromatiske kulbrinter, kulilte)
- at prioritere det lokale miljø højere, jo tættere et byområde er

Tons	1996	1997	1998
NOx - mål	1.361	1.285	1.210
NOx - udledt	1.361	1.332	1.141
HC - mål	151	142	134
HC - udledt	151	144	118
CO - mål	293	277	261
CO - udledt	293	286	249
Partikler - mål	54	51	48
Partikler – udledt	54	52	43
CO2 - mål	95.984	95.984	95.984
CO2 - udledt	95.984	96.846	99.543

Tabel 1: Udvikling i nettoudledninger i forhold til HT's miljømål

Tabel 1 viser, at reduktion af de lokale, sundhedsskadelige stoffer har en rigtig kurs for at kunne blive opfyldt i år 2005. Men figuren viser også, at udledningen af CO₂ er stigende. Sagt med andre ord virker de miljøpolitiske virkemidler på udledningen af de lokale, sundhedsskadelige stoffer, men er tilsyneladende ikke tilstrækkelig til at holde en ret kurs, når det gælder drivhusgasudledning.

Totale emissioner i kg	1996	1997	1998
Tætte byområder	22.297	21.107	16.025
Bymæssig bebyggelse iverigt	16.464	16.499	12.776
Landområder	15.460	14.798	14.157
i alt	54.222	52.404	42.959

Tabel 2: Udvikling i nettoudledninger af partikler geografisk fordelt

Tabel 2 viser effekten af at det mest miljøvenlige materiel prioriteres indsat i de i områder, hvor udledningerne af et lokal, sundhedsskadeligt stof har størst betydning. Med andre ord virker miljøstrategien i udbudsrunderne efter hensigten.

På tilsvarende vis kan udviklingen i andre miljøbelastninger opstilles i tidsserie selv om der ikke er fastlagt konkrete miljømål for udviklingen. Her kan en tidsserie for nøgletal eller totalbelastninger benyttes til at overveje, om og i givet fald på hvilken måde andre miljøbelastninger skal have konkrete miljøpolitiske målsætninger og underlægges miljøpolitiske virkemidler fra trafiksselskabets side.

Konklusion

Udarbejdelse af miljøkortlægning og udarbejdelse af Grønne Regnskaber kan gennemføres og benyttes af trafiksselskaber med udliciteret drift. Men det forudsætter, at legitimiteten til det er tilstede enten i form af kontraktkrav eller frivillig aftale med entreprenørerne. Og det forudsætter at kortlægningen afrapporteres på en ensartet måde, og at der samarbejdes om sammenstilling og tolkning af resultaterne.