

Udbudsgrundlag

A19 – Udbud af almindelig rutekørsel

1.	Om A19 – Udbud af almindelig rutekørsel	2
2.	Tidsplan og proces	2
3.	Driftsomfang.....	4
4.	Buslængde og kapacitet.....	4
5.	Reklamer i busserne	5
6.	Digital trafikinformation	6
7.	Miljø	8
7.1.	Tiltag ved krav om nulemission.....	11
7.2.	Kommunale/regionale forpligtelser ved krav om nulemission	13

1. Om A19 – Udbud af almindelig rutekørsel

A19 er udbud af almindelig rutekørsel omfattende linjer, som kører i Vest- og Sydsjælland og Storkøbenhavn. De nuværende kontrakter ophører senest sommeren 2022.

Linjerne, som er omfattet af de nuværende kontrakter, fremgår af udkastet til udbudsgrundlaget til A19 – Bilag 1 – Udbudsgrundlag_A19.

I perioden frem til 30. oktober 2019 skal de kommuner og regioner, som er ejere af disse linjer, efter rådgivning fra Movia, beslutte det endelige udbudsgrundlag.

Et vigtigt element i beslutningen af det endelige udbudsgrundlag er en koordinering af udbudsgrundlaget for linjer, som har flere ejere.

Nedenfor fremgår tidsplan for udbudsprocessen samt en beskrivelse af de emner, som kommuner/regioner skal forholde sig til inden den endelige godkendelse af udbudsgrundlaget. Det omhandler driftsoplæg, buslængder, kapacitet, miljøkrav mv.

Kommuner/regioners godkendelse af udbudsgrundlaget sætter rammerne for Movias mandat til at udbyde de omfattede linjer.

2. Tidsplan og proces

Movia gennemfører udbuddet i fire faser, jf. nedenstående oversigt.

Fase 1, Forberedelsesfasen, er den fase af udbuddet, hvor kommuner/regioner har størst indflydelse på resultatet af den fremtidige kørsel.

Fase 2, Tilbudsfasen, er en fase af udbuddet, hvor Movia vil orientere kommuner/regioner, hvor det er nødvendigt.

Fase 2 er samtidig en fase, hvor det kan være nødvendigt for Movia at have en hurtig dialog med kommuner/regioner. Dette behov kan opstå, hvis eksempelvis et kommunalt ønske har vist sig at være en uhensigtsmæssig cost driver, eller hvis budgettet umiddelbart er overskredet.

Fase 1 – Forberedelser

Opstartsmøder med kommuner i Storkøbenhavn	April 2019
Opstartsmøde med kommuner i Syd- og Vestsjælland	8. april 2019
Løbende dialog mellem kommuner/regioner og Movia	Primo april – 30. oktober 2019
Udbudsgrundlag besluttet af kommuner/regioner	Senest 30. oktober 2019
Tilpasning af udbudsmateriale	August – oktober 2019
Markedsdialog	November 2019
Orienteringsmøde kommuner/regioner	December 2019

Fase 2 – Prækvalifikation og tilbud

Udsendelse af bekendtgørelse	Januar 2020
Prækvalifikation	Februar 2020
Aflevering af første tilbud og forhandlingsrunde	April-maj 2020
Aflevering af endeligt tilbud	Juni 2020

Fase 3 – Evaluering

Orienteringsmøde med kommuner/regioner	Ultimo august 2020
Tildeling	Ultimo august 2020
Detaljeret skriftlig orientering om tildeling til kommuner /regioner	Ultimo august 2020
Standstill-periode	September 2020
Valg af eventuel option	Primo oktober 2020
Kontraktindgåelse	Oktober 2020

Fase 4 – Drift

Driftsstart Vinter 2021 (se bilag 1 for linjer)	12. december 2021
Driftsstart Sommer 2022 (se bilag 1 for linjer)	26. juni 2022

3. Driftsomfang

Driftsomfanget af den kørsel, som er i udbud, fremgår af bilag 1 - Udkast til udbudsgrundlag for A19.

Med mindre der er saglige forhold, som gør sig gældende, tager driftsomfanget udgangspunkt i en videreførelse af eksisterende drift. Dette gælder både i forhold til køretider, frekvenser, materiel mv.

Af bilag 1 fremgår et bemærkningsfelt, hvori det er angivet, hvis vi på nuværende tidspunkt er bekendt med et ønske/behov eller overvejelser om ændringer i forhold til den nuværende drift.

En drøftelse af hvorvidt det er nødvendigt med en ændring af driftsomfanget hænger sammen med valg af buslængde og kapaciteten, der er behov for.

For at kunne nå frem til et endeligt udbudsgrundlag, med driftsoplæg, kapacitet, miljø og infrastruktur, som kommunen kan behandle, kan det være nødvendigt at se på passagertællinger – og planperspektiver i en ny kontraktperiode. Dette aftales med Movia i den løbende kommunikation frem mod den endelige godkendelse af udbudsgrundlaget.

4. Buslængde og kapacitet

Kommuner og regioner skal for de enkelte linjer vælge hvilken busstørrelse de ønsker, driften skal udføres med. Beslutningen kan/skal træffes på baggrund af linjens forventede/kendte belægning, som oplyses af Movias rådgiver eller ved at udføre en prøvekørsel på den aktuelle linjeføring, særligt hvis der ønskes med ændret buslængde.

Movia opererer på nuværende tidspunkt med forskellige længder af busser:

- Minibusser: indtil 8,4 m
- Små busser: 9,0-10,6 m
- 12 m busser: 11,9-12,2 m
- 13,7 m busser: 12,9-13,7 m
- Ledbusser: 18 m busser 17,9-18,75 m

Vælges busser længere end 12,0 m kræver det tilladelse fra vejmyndighederne, jf. dimensionsbekendtgørelsen, og kan betyde ændringer i vejinfrastrukturen. Viljen til etablering af den fornødne infrastruktur inden driftsstart, skal være afklaret forud for udbuddet.

Vælges busser kortere end 12 m skal den begrænsede kapacitet iagttages. Den kan medføre dels hyppig brug af ståpladser, dels forøgede udgifter til dublering (ekstra busser på afgang med for mange passagerer til kapaciteten i en enkelt bus).

Antallet af leverandører i Danmark af mindre busser er beskedent, hvilket kan påvirke konkurrencen og dermed prisen.

Uanset om der vælges korte eller lange busser, skal man være opmærksom på, at valget kan medføre lavere fleksibilitet i forhold til omplacering af busser ved ændringer i driftsomfang – såvel i opad- som nedadgående retning.

Der gøres desuden opmærksom på, at markedet for elbusser i 2019 fortsat er relativt umodent. Flere og flere producenter kommer med på markedet, men der er fortsat et mere begrænset udvalg af bustyper og -størrelser end for dieselbusser. Busproducenterne fokuserer på at få udviklet elbusser, inden for de typer og størrelser der er mest udbredte i Europa, dvs. 12 m busser og ledbusser foreløbigt kun med fuldt lavgulv. I Skandinavien har man typisk været vant til andre standarder, end i resten af Europa. Det betyder eksempelvis, at en typisk skandinavisk størrelse som 13,7 meter ikke findes på markedet, og at der derfor skal forventes busser i enten størrelsen 12 - 12,9 meter, eller 17,9 - 18,75 meter.

Brændstofforbrug

Brændstof udgør en relativ stor andel af udgifterne til busdrift. Generelt er driften af større og tungere busser derfor relativt dyrere, end mindre busser. Omvendt udgør udgifterne til chaufførlønninger generelt den største andel af udgifterne til busdrift. Movia anbefaler derfor, at løsningen for den enkelte linje optimeres ift. frekvens og busstørrelse, og at der generelt anvendes større busser på linjer med stort passagergrundlag. Ved anvendelse af større busser under de rette forudsætninger, sikres samtidigt en optimering af miljømæssigt udslip pr. passagerkilometer.

Med undtagelse af linje 1A og evt. 200S tager Movias anbefaling udgangspunkt i en videreførelse af eksisterende forhold med hensyn til buslængder, jf. bilag 1.

5. Reklamer i busserne

For at sikre at relevant trafikinformation og markedsføring fra Movia når frem til passagererne, disponerer Movia over en delmængde af de reklamepladser, der er både udvendigt og indvendigt på bussen samt på digital information (infotainment). Jævnfør udbudsmaterialets krav er det muligt for operatørerne at udnytte den resterende del af bussens reklamepladser til salg af reklamer. Den indtægt, som operatøren forventer at opnå i kontraktperioden indarbejder de i tilbudsprisen, og busdriften bliver derfor billigere.

Kommuner/regioner skal tage stilling til, hvorvidt denne mulighed ønskes bevaret. Hvis det besluttes, at det ikke skal være muligt at bruge reklamer på og i busserne, skal man være opmærksom på, at dette valg gælder i hele kontraktperioden, og at det gælder for alle typer af reklamer – både indvendigt og udvendigt på busserne.

Udover at udbudsmaterialet medfører muligheden for brug af reklamer, er der indskrevet et krav i udbudsmaterialet, som giver kommuner/regioner mulighed for fravalg af reklamer i kontraktperioden. Hvis kommuner/regioner i kontraktperioden ønsker at benytte sig af dette fravalg, sker det mod kompensation til operatøren.

Kompensationen ligger mellem 5.000 og 20.000 kr. pr. bus pr. år. Kompensationsstørrelsen afhænger hovedsageligt af, hvor driften udføres.

- A-bus i København – ca. 20.000 kr.
- Øvrige linjer i København – ca. 15.000 kr.
- Større byer uden for København – ca. 10.000 kr.
- Landlinjer/provinsbyer – ca. 7.500 kr.

Hvis kommuner/regioner har et ønske om selv at kunne sætte reklamer på busserne, kan reklamepladserne købes af operatørerne.

Movia anbefaler, at kørslen udbydes, hvor retten til salg af reklamer ligger hos operatøren.

6. Digital trafikinformation

Digital trafikinformation er et visuelt medie, der gør det muligt at kommunikere direkte til passagererne via skærme i busserne. Løsningen er onlinebaseret, så informationen altid er opdateret.

Den digitale trafikinformation vises via dobbeltskræmsinfotainment og på større linjer eventuelt også via digitale linjefriser.

Næste stop
Next stop

Margrethehåbsvej

DOT

Linje: 201A
Zone: 28
20:07

Bus			S-tog S-train		
Linje	Til	Om min.	Til	Afgang	Spor
Line	To	In min.	To	Departure	Track
184E	Lufthavnen, Etehammersvej	01	IC	Østerport	07.36 2
10	Bronshøj Torv	01	IC	Sønderborg	07.43 3
13	Glostrup st.	06	Re	København H	07.45 1
13	Bellaahøj	06	Re	Østerport	07.48 2
142	Skovlunde st.	06	Re	Katundborg	07.51 4
21	Hellerup st.	06	Re	Forsikket	08.38
10	Rådhuspladsen	07	Re	Østerport	07.54 2
21	Rødovre st.	11	ICE	Rødby Færge	07.58 4
				Forsikket/sporændring	08.44
				København H	07.59 2

Dobbeltskærmsinfotainment



Digital linjefrise

Digital trafikinformation er visning af skiftemuligheder i realtid til andre busser og togtrafik, angivelse af eventuelle forsinkelser (også i realtid) samt tekstmeddelelser fra Movias Trafikcentral om større hændelser i det samlede trafiksystem af busser, tog og metro. Den højre skærm benyttes alene til denne visning.

Derudover er der visning af al information og meddelelser som hver enkelt kommune og region vurderer, at de med fordel kan formidle til kunder og borgere i bussen: Fx alt fra ændring af åbningstider i borgerservice over kommunale kulturfestivaler til sundhedskampagner. Visningssystemet i bussen sikrer, at relevant visning sker inden for relevante kommune/regionsgrænser.

Derudover vises der også nyheder, underholdning og reklamer m.m.

Venstre skærm benyttes både af operatøren, Movia og den/de kommuner/regioner hvori bussen kører. Operatøren administrerer og sammensætter visningen, hvor visningstiden fordeles således:

- Reklamer max 25%
- Nyheder, vejrudsigter, underholdning m.m. 25%
- Movias kampagner 25%
- Kommune/regioninfo 25%

Infotainment er delvist reklamefinansieret. Ud over reklameindtægten (der tilfalder operatøren) koster den ca. 0,6% af prisen pr. køreplantime. Ved en køreplantimepris på ca. 700 kr. betyder det ca. 4 kr. pr. time.

På digitale linjefriser vises kun indhold anvist og leveret af Movia. Den samlede omkostning for at supplere den digitale information (infotainment) med linjefriser vurderes af Movia at være op til 50.000 kr. pr. bus. For en buslinje med ca. 100.000 køreplantimer pr. år svarer det til en udgift på op til ca. 2 kr. pr. køreplantime.

Det fremgår af bilag 1, hvilke linjer, som Movia anbefaler digital trafikinformation på (dobbeltskærmsinfotainment). Som udgangspunkt anbefaler Movia digital trafikinformation på linjer, som er en del af det strategiske net. Dette er svarende til Movias bestyrelses anbefaling. Af bilag 1 fremgår endvidere hvilke linjer, Movia som udgangspunkt anbefaler, at der også installeres digitale linjefriser.

7. Miljø

I Trafikplan 2016 har Movias bestyrelse på baggrund af høring af kommuner og regioner fastsat mål for udledningen af CO₂, NO_x, partikler og støj frem mod 2030. Udgangsåret er 2008. Konkret er der følgende mål:

- at Movia i 2030 er fossilfri,
- at udledningen af NO_x er reduceret med 97 pct. i 2030,
- at udledningen af partikler er reduceret med 92 pct. i 2030,
- at udledningen af den oplevede indvendig støj er reduceret med 15 pct., mens den oplevede udvendige støj er reduceret med 25 pct.

Movias indstilling er, at linjer, som er omfattet af udbuddet, som *minimum* udbydes med krav om fossilfrihed. Movia anbefaler desuden, at linjer som potentielt ændres, når Letbanen åbner udbydes med fossilfrihed. Kommuner og regioner kan som udgangspunkt vælge imellem emissionsniveauerne *fossile busser med option på fossilfrihed, fossilfrihed og nulemission*.

Løsning 1: Fossilfrihed

Fossilfrihed betyder, at der ikke anvendes fossile brændstoffer i afvikling af busdriften, og at

driften gennemføres uden udledning af CO₂¹. En fossilfri busdrift kan med nuværende teknologier afvikles med busser, som anvender biogas, syntetisk biodiesel (HVO), el eller brint. Et krav om fossilfrihed forventes løst ved brug af biogas eller syntetisk biodiesel.

Forventningen er, at fossilfrihed vil koste 3½-8 pct. mere fra operatørernes side i forhold til eksisterende omkostningsniveau. Da der ikke er en forventning om flere passagerer som følge af fossilfrihed, vil de pågældende kommuner og regioner skulle betale hele meromkostningen, som uden en øget egenfinansiering fra passagerens side, vil være på og ca. 7-16 pct. mere årligt for de pågældende kommuner og regioner. Eksemplet er regnet med 50 pct. medfinansiering fra passagerens side for linjen. Omkostningsforventningen tager udgangspunkt i en linje med 12 meter busser, der kører ca. 3.000 timer om året, hvilket er gennemsnitsproduktionen for en bus i Movia regi. Der er ikke taget højde for et samtidigt skift i buslængde eller andre signifikante ændringer i busmateriellet.

De seneste års udvikling i forhold til nulemission peger på, at vi er i en teknologisk overgangsfase, hvor nulemission på kort sigt er dyrere, erfaringerne er få og storskalaudrulning først lige er begyndt. På kort sigt vil der derfor for nogle kommuner og regioner være gode grunde til at fortsætte med konventionelle busser på fossilfri drivmidler. På kort sigt vil det være et både sikrere og billigere alternativ, men på længere sigt kan øgede krav til miljøstandard gøre det dyrt (og politisk svært) at være bundet af kontrakter i op til 12 år med konventionelle busser, når rammene for nulemission først falder endeligt på plads. Usikkerheden understreges af Regeringens klima- og luftudspil fra efteråret 2018, hvor der dels fremgår et minimumskrav om fossilfrihed på alle nye busser fra 2020, dels et krav om nulemission i byerne begyndende fra 2025 og et krav om en totalt omstillet busflåde i byerne i 2030. Indtil videre er udspillet dog ikke omsat til formel statslig regulering.

I den nuværende situation skal kommuner og regioner altså vælge mellem miljøstrategier, der rummer udfordringer enten på kort sigt (nulemission) eller på lang sigt (fossilfrihed).

I den forestående situation betyder det, at kontrakter på fossilfrihed i udbud A19 indgås med en kortere kontraktperiode på 5+2 år, dvs. op til 7 år mod tidligere 12 år.

Det kan potentielt medføre højere priser grundet den kortere afskrivning. Merprisen vurderes i værste fald at være yderligere op til 6 procentpoint, dvs. op til 12 procentpoint ved en 50 % medfinansiering for kommuner og regioner. For at imødekomme dette, vil udbudsbetingelserne åbne for brugte busser på baggrund af en markedsdialog. Der vil ikke

¹ Opgjort efter tank-til-hjul princippet. Udledningen af CO₂ der kommer fra bussen modsvarer den mængde CO₂ som er optaget i biomaterialet.

blive lempet på miljøkravene.

For at fremme operatørernes mulighed for på eget initiativ at tilbyde nulemissionsbusser i enheder med krav om fossilfrihed, anbefales det, at kommunerne og regionerne kompenserer operatører i tilfælde af, at den lave energifgift for elbusser ikke videreføres. Læs mere om energifgiften i afsnit 7.1

Løsning 2: Nulemission

Såfremt der ønskes busser som både er fri for CO₂ og lokal luftforurening (NO_x og partikler), og som har en betydelig lavere støjpåvirkning, kan der stilles krav om nulemission, hvorved kørslen bliver udført med enten el- eller brintbusser.

NO_x og partikler forurener lokalt, hvor bussen kører og giver anledning til alvorlige sundhedsmæssige påvirkninger. CO₂ er en klimagas og medvirker til klimaforandringer. Trafikstøj er en væsentlig kilde til støjforurening og har ved længerevarende påvirkning tydelige sundhedsmæssige påvirkninger. Movia modtager jævnligt henvendelser fra borgere, der ønsker en mindre støjbelastning fra busserne. Erfaringer fra Movias forsøg med elbusser på linjer i omegnskommunerne viste, at 49 % af kunderne oplevede elbusserne som mindre støjende ved busstoppestederne (nej: 13 %, ved ikke: 38 %). 90 % af de adspurgte angav, at det er vigtigt, at der bliver kørt med en miljøvenlig bus (Uenig: 2 %, hverken eller: 8 %).

Forventningen er, at nulemission vil koste 3-11 pct. over for operatørerne. Med en 50 pct. medfinansiering fra kundernes side, vil dette medføre et øget tilskudsbehov på mellem 6-22 pct. for de pågældende kommuner/regioner i forhold til eksisterende drift. Som intervallet indikerer, er der stadigvæk en stor usikkerhed i dette estimat, da der pt. kun er gennemført to udbud med nulemissionsbusser. I prisen indgår eventuel ladeinfrastruktur.

Ud over den forventede højere omkostning, skal kommuner/regioner desuden være opmærksomme på, at der også er begrænsninger forbundet med krav om nulemission. Hvis der stilles krav om nulemission, er der på nuværende tidspunkt stor sandsynlighed for, at kravet bliver løst med elbusser, som bl.a. er udfordret af en begrænset rækkevidde. Dette giver mindre fleksibilitet i driften, eksempelvis i forbindelse med midlertidige omlægninger, ligesom linjer ikke bare kan forlænges, da ladestationerne evt. også skal flyttes.

Denne erfaring samt den usikkerhed ved kravene til nulemission, som operatørerne har givet udtryk for, har medført, at Movia har indarbejdet forskellige tiltag, som er anderledes end de krav, som vi stiller, hvor der ikke er krav om nulemission. Disse tiltag vil, i takt med udviklingen af elbusmarkedet, løbende blive evalueret. Tiltagene er beskrevet i de

efterfølgende afsnit 7.1.

Ud over disse tiltag skal kommuner/regioner være opmærksom på, at stilles der krav om nulemission, accepterer kommuner/regioner samtidig de forhold, som er beskrevet i Afsnit 7.2 – Kommunale/regionale forpligtelser ved krav om nulemission.

7.1. Tiltag ved krav om nulemission

Følgende tiltag vil fremme operatørernes mulighed for anvendelse af nulemissionsbusser og derigennem bidrage til at reducere kommunernes/regioners tilskudsbehov til busdriften.

Længde af garanteret kontraktperiode

For nulemissionsbusser udbyder Movia kontraktperioder på 10+2 år. Den garanterede andel af kontraktperioden er fire år længere end for konventionelle busser. Dette er introduceret på baggrund af markedsdialog og hensigten er at minimere operatørernes risiko i forhold til restværdien af busserne ved kontraktens udløb.

Gradvis øgning af krav til nulemission

Movia tillader mulighed for en gradvis indfasning af 100 % eldrift på en buslinje.

Der gives mulighed for, at operatørerne i det første og andet kontraktår kan gennemføre driften med henholdsvis 15% og 10 % dieselbusser uden at operatøren vil blive pålagt bod for forkert anvendelse af bustype.

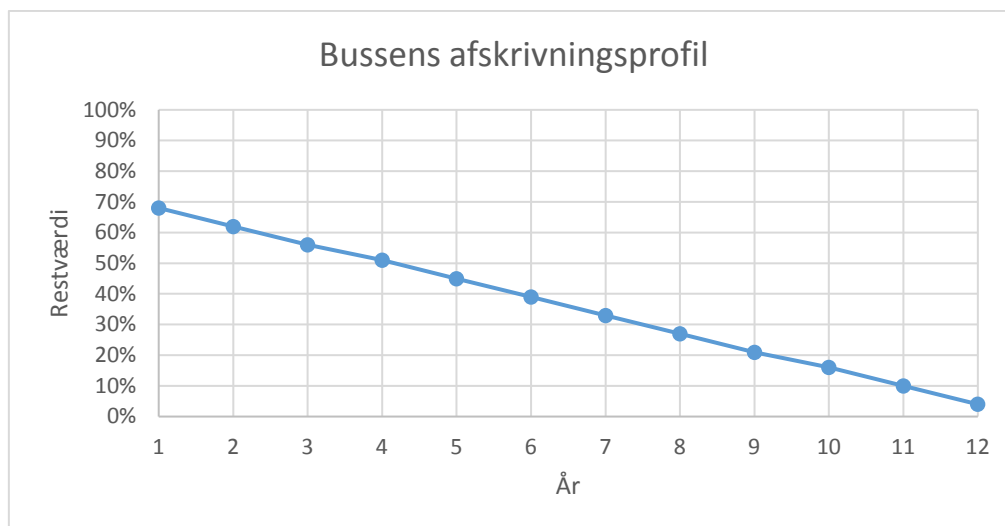
Busser der anvendes i stedet for elbusser vil være fossilfrie, dvs. med krav om CO₂-neutralitet.

Mulighed for tilpasning af antal driftsbusser

Operatørerne ser en betydelig risiko forbundet med Movias almindelige vilkår for reduktion af antal driftsbusser. I forhold til reduktion af antallet af driftsbusser skyldes dette, at elbusser i en vis udstrækning designes specifikt i forhold til den enkelte buslinje, at det er usikkert, om der er et marked for brugte nulemissionsbusser og at der dermed er betydelig usikkerhed om bussens gensalgsværdi.

Movia håndterer dette ved at fastsætte en specifik compensation ved reduktion af antallet af driftsbusser. Kompensationen er beregnet som en %-sats af bussens nyværdi (eksklusive

moms). Dette vil være en teknologineutral model, jf. grafen nedenfor.



Elafgift

Den 31. december 2023 udløber den midlertidige ordning med fritagelse af elafgift for elbusser i kollektiv rutekørsel. Såfremt ordningen ikke forlænges, stiger elafgiften fra 0,4 øre/kWh til ca. 91 øre/kWh (eksklusive moms). Af aftaleteksten fremgår det, at parterne bag aftalen er enige om at arbejde for en forlængelse af ordningen med den lave energifgift efter 1. januar 2024.

Operatøren lægger den lave energifgift til grund for sit tilbud gennem hele kontraktperioden. Såfremt elafgiften i løbet af kontraktperioden sættes op, kompenseres operatøren for den omkostning, dette måtte medføre. Det vurderes, at compensationen for en gennemsnitlig Moviabus vil være ca. 90.000 kr.² om året.

Opvarmning af buskabinen

Test af elbusser i danske klimatiske forhold viser et betydeligt energiforbrug til opvarmning af bussen om vinteren.

Denne opvarmning kan ske elektrisk og derved uden udledning af NO_x og partikler. Det store energiforbrug dræner imidlertid bussernes batteri og betyder, at bussens batteri skal være større for at have samme rækkevidde og det kan meget vel være nødvendigt med flere busser for at opretholde driften.

Da elektrisk opvarmning alene vil have en fordyrende effekt på timeprisen på grund af behov for indkøb af yderligere busser), stiller Movia på nuværende tidspunkt derfor ikke krav om,

² 85.000 km. kørsel om året. Forbrug på 1,3 kWh/km. Afgiftslempelse per kWh på 1,4 kr.

at opvarmningen skal ske ved ren el.

Movia stiller krav om elopvarmning, men med mulighed for, at opvarmningen kan ske ved hjælp af et oliefyr, når udendørstemperaturen falder til under 5 grader celsius. Oliefyret vil i så fald anvende CO₂ neutralt syntetisk biodiesel (HVO) eller lignende.

I vintermånederne accepteres en lavere indetemperatur på 16°C i stedet for 18°C.

Garageanlæg

Operatørerne har oplyst, at mulighed for etablering af garageanlæg nær ved en linjes endestation ofte kan være en forudsætning for, at de kan afgive konkurrencedygtige tilbud, når der stilles krav om nulemission.

Elbusser har en begrænset rækkevidde, og prisen for at øge rækkevidden er høj. Omkostningen til tomkørsel vil være betydelig.

I nogle områder er det ikke muligt for operatørerne at finde lokationer til garagering af busserne, hvorfor det kan være afgørende for konkurrencen og prisniveauet for busdriften, at kommuner/regioner tilbyder en grund til etablering af garageanlæg.

Movia ønsker derfor, hvor der stilles krav om nulemission, at have en dialog med kommuner/regioner om mulighederne for at tilbyde operatørerne adgang til at købe eller leje en grund, der i forhold til placering, størrelse og lokalplanforhold mv. er egnet til etablering af garageanlæg.

7.2. Kommunale/regionale forpligtelser ved krav om nulemission

Movias udbudsmodel er så vidt muligt baseret på funktionskrav, så det påhviler den enkelte operatør at træffe beslutning om, hvordan krav opfyldes, så driften kan gennemføres på bedst mulige måde.

Krav om nulemission kan løses ved hjælp af en drivlinje til brint eller el. El kan løses enten ved depotopladning eller i en kombination af depotopladning og endestationsopladning.

I en teknisk dialog med Movia har en række operatører dog givet udtryk for, at de vil afholde sig fra eller kun meget nødt vil afgive tilbud på drift med elbusser, hvis de pålægges ansvar for etablering og drift af ladeinfrastruktur i byrummet. På den baggrund besluttede Movia at understøtte udrulning af endestationsopladte elbusser ved at udbyde en rammeaftale for etablering og drift af ladestationer samt leverance af el.

Opladning af elbusser i byrummet

Efter udbud er rammeaftalen i 2018 blevet tildelt Siemens, som herefter står for levering og opsætning af ladestationer, vedligeholdelse samt levering af elektricitet i hele kontraktperioden. Rammeaftalen giver Movia enhedspriser for etablering og drift af ladestationer samt el. Endvidere opnår Siemens med rammeaftalen eksklusivitet for etablering og drift af ladestationer i byrummet og leverance af el gennem kontraktperioden til brug for kollektiv rutekørsel foranstaltet af Movia.

I forbindelse med Movias udbud af almindelig rutekørsel (fra og med udbud A17) oplyses de tilbudsgivende operatører om omkostninger til etablering og drift af ladestationer i byrummet. Dermed bliver det muligt for operatørerne at beregne de samlede omkostninger for anskaffelse og drift af elbusser og den nødvendige ladeinfrastruktur. Det gør det muligt for operatørerne at sammenligne omkostninger til drift med teknisk forskellige bustyper, og på den baggrund tilbyde den økonomisk mest attraktive løsning.

Etablering og drift af ladeinfrastruktur til elbusser på buslinjer, som går på tværs af kommunegrænser, stiller særlige krav til samarbejde mellem de berørte myndigheder. Derfor har Movia i sammenhæng med rammeaftalen udarbejdet en samarbejdsaftale, der giver et ensartet sæt spilleregler for de kommuner/regioner, som deler ansvaret for de berørte buslinjer. Rammeaftalen for ladeinfrastruktur i byrummet kan kun anvendes, hvis de involverede kommuner/regioner har tilsluttet sig samarbejdsaftalen.

Der udarbejdes en samarbejdsaftale til de kommuner/regioner, der overvejer at stille krav om nulemission.

Kommuners særlige ansvar i forbindelse med ladeinfrastruktur i byrummet

På linjer udbudt med krav om nulemission skal kommuner/regioner være opmærksom på kommunens forpligtelse både i forberedelsesperioden og i løbet af kontraktperioden. I forberedelsesperioden skal kommunerne medvirke og understøtte besigtigelse af arealer til ladeinfrastruktur samt stille arealer vederlagsfrit til rådighed for placering af ladeinfrastruktur. I tilfælde af private jordejere, skal kommunen foranstalte en tinglyst lejeaftale med jordejer. Hvis der tilbydes nulemission med endestationsopladte busser, skal kommuner/regioner i løbet af kontraktperioden være opmærksom på at de har ansvaret for at:

- Fjerne ulovligt parkerede biler på busholdepladser med ladestationer
- Ryde sne på busholdepladser med ladestationer
- Beskære træer således, at de ikke er til gene for anvendelsen af busholdepladser med

ladestationer

- Give Movia besked i god tid om evt. vejarbejde, der berører busholdepladser med ladestationer eller som forhindrer adgang til disse.