

Norrdjurs Kommune

Notat vedr. Midttrafiks anbefalinger i forbindelse med Midttrafik 69. udbud.

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	E-mail	Telefon
11.03.2024		Signe Borup	sib@midttrafik.dk	8740 8279

Midttrafiks 69. udbud

Midttrafiks anbefalinger vedr. regional og lokal kørsel i Østjylland

Sagsfremstilling

På vegne af Norrdjurs Kommune samt Region Midtjylland, Syddjurs Kommune, Skanderborg Kommune og Favrskov Kommune administrerer trafikelskabet Midttrafik kontrakter indgået pba. Midttrafiks 34. udbud vedrørende regional- og lokalrutekørsel i Østjylland.

Regional- og lokalruterne består alene af A-kontrakter. A-kontrakter indebærer, at Midttrafik udbyder, køreplanlægger og administrerer ruterne. Ruterne tilrettelægges bl.a. efter uddannelsesinstitutioner samt med tilknytning til den øvrige kollektive bus- og togtrafik. Busserne er blå, og har bl.a. installeret realtid, internet og rejsekort.

Kontrakterne udløber i juni 2026, og der er ikke mulighed for at forlænge kontrakterne yderligere. Kørslen omfattet af kontrakterne skal derfor udbydes i 2024, så nye kontrakter kan træde i kraft, når de nuværende kontrakter udløber.

Midttrafik har i slutningen af 2023 afholdt møde med ovennævnte bestillere, hvor det blev vedtaget at arbejde for en omstilling til emissionsfri elbusser pba. bestillerens bæredygtighedsstrategi, og der er herfor udarbejdet dette notat, som redegør for Midttrafiks anbefalinger vedr. Midttrafiks 69. udbud.

Udbuddet

Midttrafiks 69. udbud består af ca. 240.000 køreplantimer og 101 kontraktbusser, der er fordelt på 34 ruter.

Udbuddet offentliggøres forventeligt midt i september og kontraktstart bliver ved køreplansskiftet i 2026, den 28. juni 2026.

Den økonomiske procentvise fordeling af kørslen i udbuddet er fordelt således mellem de primære bestillere:

Skanderborg Kommune	Norrdjurs Kommune	Favrskov Kommune	Syddjurs Kommune	Region Midtjylland
4,2 %	4,3 %	3,9 %	4,7 %	81,4 %

Derudover har Horsens, Odder, Randers og Aarhus også hver under 1 % af den økonomiske fordeling af kørslen.

Udbuddet bliver delt op i en pakkestruktur på 5 pakker, hvor pakkerne hver især er blevet sammensat med en vis volumen, således at disse er attraktive for tilbudsgiverne at byde på, og derved kan medvirke til gode tilbudspriser. Hver pakke bliver en selvstændig kontrakt. Norddjurs Kommune har kørsel indlagt i pakke 1 og pakke 2. Kørslen i de respektive pakker er pakket pba. den geografiske sammenhæng mellem ruterne, som derved bevirker, at en leverandør vil kunne byde på en samlet geografisk kørsel og derved opnå synergi.

Pakke	Rute	Strækning	Køreplantimer	Antal driftsbusser	Bestiller(e) på ruten
1	211	Randers - Allingåbro - Ørsted (- Udbyhøj)	7.369	3	Region Midtjylland, Norddjurs Kommune
1	212	Randers - Auning - Ryomgård	6.876	2	Region Midtjylland
1	213	Auning - Vivild - Fjellerup - Glesborg	2.332	2	Norddjurs Kommune
1	214	Ryomgård - Glesborg - Grenaa	4.230	2	Region Midtjylland
1	217	Randers - Hornslet - Mørke - Rønde	6.554	3	Region Midtjylland
1	221	Randers - Årslev - Voldum - Søby (- Hornslet)	1.954	1	Region Midtjylland
1	211U	(U-rute) Paderup - Allingåbro - Ørsted - Udbyhøj	612	1	Region Midtjylland
1	212U	(U-rute) Paderup - Auning - Ryomgård	274		Region Midtjylland
1	213U	(U-rute) Paderup - Uggeluse - Allingåbro - Vivild - Fjellerup	646		Region Midtjylland
1	312	Ryomgård - Kolind - Tirstrup - Ebeltoft	1.444	1	Syddjurs Kommune
1	351	Grenaa - Ebeltoft	2.227	2	Region Midtjylland, Norddjurs Kommune, Syddjurs Kommune
1	352	Glesborg - Bønnerup - Grenaa	2.510	2	Norddjurs Kommune
1	811N	NATBUS Randers - Assentoft - Uggeluse - Allingåbro - Auning - Fausing - Randers	58	0	Region Midtjylland
Sum for pakke 1			37.086	19	Region Midtjylland, Norddjurs Kommune, Syddjurs Kommune
Pakke	Rute	Strækning	Køreplantimer	Antal driftsbusser	Bestiller(e) på ruten
2	120	Rønde - Kolind - Grenaa	1.849	2	Norddjurs Kommune, Syddjurs Kommune
2	121	Ryomgård - Rønde - Knebel (- Helgenæs)	7.771	3	Syddjurs Kommune
2	122	Rønde - Tirstrup (- Balle) - Grenaa	4.400	3	Region Midtjylland
2	123	Aarhus - Rønde - Ebeltoft	39.510	10	Region Midtjylland
Sum for pakke 2			53.530	18	Region Midtjylland, Norddjurs Kommune, Syddjurs Kommune

Der bliver i udbuddet mulighed for at afgive kombinationsbud på pakke 1 og 2, hvilket i alt bliver 90.616 køreplantimer og 37 busser.

Hensigten er, at busselskaberne potentielt kan opnå synergi ved at vinde begge kontrakter, hvilket kan medvirke til mere attraktive tilbudspriser.

Udbuddet gennemføres som et offentligt udbud, hvilket betyder, at alle interesserede busselskaber, der overholder udbuddets krav, kan afgive et tilbud. Kontrakten tildes efter kriteriet "Bedste forhold mellem pris og kvalitet", hvor pris vægtes med 60% og kvalitet vægtes med 40%.

OVERORDNET TIDSPLAN		
2023	NOVEMBER	BESTILLERMØDE
2024	JANUAR/FEBRUAR	MARKEDSDIALOG
	FEBRUAR	MIDTTRAFIK SENDER ANBFEALING TIL UDBUDDETS BESTILLERE
	MARTS /APRIL	POLITISK BEHANDLING OG ENDELIG BESTILLING FRA UDBUDDETS BESTILLERE
	SEPTEMBER	GODKENDELSE AF UDBUD VED MIDTTRAFIKS BESTYRELSE
	SEPTEMBER	OFFENTLIGGØRELSE AF UDBUD
2025	JANUAR	TILBUDSFRIST
	APRIL	TILDELING AF KONTRAKT
2026	JUNI	KONTRAKTSTART

Omstilling til emissionsfri elbusser

Elbusser har de senere år undergået en udvikling, hvor driftssikkerheden, rækkevidden og økonomien er på et stadie, så teknologien kan erstatte dieselbusser på de fleste ruter. Midttrafik kører i dag elbusser i flere byer og har på nuværende tidspunkt også flere udbud med krav om el til drivmiddel.

Elbusser er jf. "Tank to Wheel" nulemissions-busser. Det betyder, at busserne hverken udleder global forurening i form af CO₂ eller lokal forurening i form af sundhedsskadelige partikler. Samtidig nedsætter elbusser støjniveaue i og omkring bussen betydeligt.

Midttrafik har i forbindelse med Midttrafiks 69. udbud foretaget en markedsundersøgelse af, hvad markedet kan tilbyde af elbusser og på hvilket niveau teknologien samt leveringstiden er på nuværende tidspunkt. Flere busproducenter/importører oplyser, at en 12 meter bus kører ca. 1 km pr. 1,0 kWh og en 18 meter ledbus kører ca. 0,7 km. Pr. kWh. På nuværende tidspunkt ses der ind i en leveringstid på ca. 14 måneder pba. af den store efterspørgsel af elbusser i hele Europa, krigen i Ukraine m.m.

Rækkevidden varierer i forhold til bustypen og batterikapaciteten for den enkelte bustype. Herudover påvirker chaufførernes kørsel, rutens topografi og temperaturen udenfor også rækkevidden. Samtidig skal bussens batteri have reservekapacitet til rådighed, f.eks. i forbindelse med omlægninger og kolde dage.

I kontrakter med længere ruter eller meget intensiv kørsel - og dermed potentielt set flere kilometer pr. driftsdag pr. bus, kan busselskaberne arbejde effektivt med ladestrategi for busserne. I den forbindelse har det stor betydning, om der på nogle af ruterne er nogle ophold i kørslen i løbet af dagen, hvor busserne kan "sjat-lade", så der er batterikapacitet til hele dagens kørsel.

I Midttrafiks tidligere udbud, hvor der har været krav om el som drivmiddel, har der i kontrakterne været krav om at busserne skulle oplade på depot for at undgå infrastrukturelle ændringer i byrummet.

I Midttrafiks 69. udbud findes der flere meget lange og meget passagertunge ruter, hvilket har medført, at Midttrafik i forberedelserne til udbuddet er ved at klarlægge på hvilke endestationer, det vil være hensigtsmæssigt for busserne at have mulighed for at kunne "sjatlade" for at kunne opnå batterikapacitet til hele dagens kørsel, så der i udbuddet ikke stilles krav om flere elbusser end nødvendigt.

En elbus koster ca. 1,5 gang mere end en dieselbus. Hertil kommer udgifter til etablering af ladeinfrastruktur. Til gengæld er elbusser væsentligt billigere i drift end dieselbusser. Dette skyldes, at energiforbruget er billigere, og at elbusserne kræver mindre vedligehold, end busser med en forbrændingsmotor.

For busselskabet er der nogle væsentlige omkostningsdrivere, som har betydning for prissætningen på en kontrakt med elbusser. For at reducere risikoen for at en elbuskontrakt bliver væsentligt dyrere end en tilsvarende dieselbuskontrakt, har Midttrafik indført en standardkontrakt for elbusser.

I elbuskontrakten er nogle af bestemmelserne ændrede og til dels lempede i forhold til standardkontrakten for dieselbusser. Eksempler på de konkrete tiltag der er foretaget i elbuskontrakten er, at elbusser udbydes med en kontraktperiode på minimum 10 år, så der sikres en længere afskrivningsperiode på både ladeinfrastruktur og elbusser. Det bemærkes, at busselskaberne er fortalere for en kontraktperiode på mindst 12 år.

I elbuskontrakten er der bl.a. også indsat kompensationsmodel ved reduktion i antal busser, som tager særligt højde for den højere anskaffelsespris på elbusser, evt. behov for investering i udvidelse af ladeinfrastrukturer ved tilkøb af flere busser samt kompensation for eventuel ændret elafgift. Den 31. december 2030 udløber en midlertidig ordning med fritagelse af elafgift for elbusser i kollektiv rutekørsel. Hvis ordningen ikke forlænges, stiger elafgiften fra 0,4 øre/kWh til ca. 91 øre/kWh (eksklusive moms).

Den nuværende kørsel driftes af dieselbusser. Midttrafik anslår, at omstilling fra dieselbusser til elbusser vil medføre en reduktion af den årlige CO₂-udledning for pakke 1-4 med ca. 5 066 ton pr. år.

Busoverdragelse - Fra højgulvbusser til laventré/lavgulvbusser busser

Der stilles krav om laventré eller lavgulvbusser i den udbudte kørsel. Midttrafiks direktion har en strategi om at skifte fra busser med højt gulv til busser med laventré/lavgulv for busser på regionale og lokale ruter. Laventrebusser er en standard bustype for sammenlignelig kørsel hos trafikelskaberne Movia, FynBus og NT. Fordelen herved er, at laventrebusser/lavgulvbusser giver hurtigere ind- og udstigning, og dermed en effektiv betjening af kunder. Hertil kommer, at laventrebusser/lavgulvbusser er handicapvenlige og gør det lettere at medtage kørestole, barnevogne m.m.

Ved Midttrafiks 34. udbud i 2012 blev der taget beslutning om, at udbuddet skulle udbydes med busovertagelse ved kontraktens udløb. Hovedformålene ved denne beslutning var at mindske den økonomiske risiko for leverandørerne, at det ville indhente bedre tilbudspriser samt gøre det muligt for flere busselskaber at byde på alle pakkerne, som herved ville styrke konkurrencen i udbuddet.

I overgangen til de nye kontrakter som indgås pba. Midttrafiks 69. udbud vil leverandørerne derfor skulle overtage ca. 63 busser, som driftes i nuværende kontrakter. Midttrafik anslår, at den samlede overdragelsesværdi for busserne vil udgøre ca. 41,2 mio. kr.

Som nævnt ovenfor er alle nuværende busser dieselbusser og de fleste af busserne i Midttrafiks 34. udbud er højgulvbusser. Busserne kan derfor som udgangspunkt ikke genbruges i Midttrafiks 69. udbud.

Der findes 23 laventré dieselbusser til busoverdragelse. Midttrafik har derfor forberedt en anbefaling, hvor disse laventre dieselbusser til overdragelse kan benyttes i pakke 5, hvor Midttrafik anbefaler en kortere dieselkontrakt til de bestillere, der skal tage politisk beslutning om drivmiddel i denne pakke. Dette vil medføre, at laventrebusserne kan benyttes i drift og derved mindske omkostningerne af busoverdragelsen, som vil komme til udtryk i tilbudspriserne for Midttrafiks 69. udbud.

Foruden de 101 kontraktbusser, som der sammenlagt stilles krav om i udbuddet, stilles der også krav om reservebusser og forpligtende dubleringsbusser på udvalgte ruter pba. f.eks. passagertunge afgang. Kravene til dubleringsbusser er lempeligere, f.eks. krav til bussens alder.

Nyt el-indeks – EL2023 elomkostningsindeks

Bestyrelsen for 'Trafikelskaberne i Danmark' besluttede i december 2023 at implementere et nyt elomkostningsindeks. Elomkostningsindekset gælder for alle nye emissionsfri buskontrakter, som er udbudt efter 13. december 2023, og hvor leverandøren benytter elbusser. Midttrafiks 69. udbud bliver derfor indekseret efter EL2023 elomkostningsindeks.

Ved beregning af omkostningsindeksets vægte for hhv. løn, el, øvrige omkostninger, vedligehold og afskrivninger samt finansiering er en andel på 8 % af omkostningerne for afskrivninger af busser og anlæg taget ud og reguleres ikke i hele kontraktperioden. De resterende 92 % af omkostningerne indeksreguleres.

Brugen af det nye elindeks medfører en bedre spejling af leverandørens omkostningsstruktur, som mindsker busselskabernes risiko ved udbud samt et prisniveau, der bliver lavere gennem kontraktens løbetid.

Midttrafik anbefaler

Midttrafik anbefaler	
Kontraktperiode	12 år
Forlængelsesmulighed af kontraktperiode	2x2 år (1. forlængelse er ensidig Midttrafik/bestiller beslutning – 2. forlængelse efter gensidig aftale med leverandøren)
Krav til drivmiddel	Elbusser – Dog mulighed for dieselbusser på ruter under 1000 køreplantimer/årligt
Alderskrav til busser	Fabriksnye elbusser
Krav til reservebusser	Fabriksnye elbusser
Øvrige krav til kontrakt- og reservebusser	Laventré/lavgulv, perronplads/flexareal min. 90*200 cm
Krav til dubleringskørsel - kapacitetsdublering	Dieselbusser fra busoverdragelse, max alder 14 år.
Krav til dubleringskørsel – Manglende kontraktbus	Laventre dieselbusser, max alder 14 år.

På baggrund af nedenstående gennemgang er det Midttrafiks anbefaling, at Norddjurs Kommune beslutter, at Midttrafik skal udbyde busruterne med krav om elbusser. Det betyder, at Norddjurs Kommune med al sandsynlighed vil få udskiftet sine dieselbusser til elbusser, på busser over 1000 køreplantimer/årligt

Norddjurs Kommunes budgetudgift i 2024 forventes at være ca. 9 mio. kr. for den nuværende kørsel.

Norddjurs Kommune vil pba. af omstillingen fra dieselbusser til emissionsfri elbusser kunne forvente budgetstigning på op til 10 % vedr. kørslen, som forventes driftet med elbusser. Estimatet er behæftet med stor usikkerhed, da markedet for elbusser er i hastig udvikling. Det er Midttrafiks erfaring fra tidligere udbud, at omstillingen fra dieselbusser til elbusser er behæftet med en stigning i de gennemsnitlige tilbudspriser. Det er dog samtidig Midttrafiks erfaringer, at den teknologiske udvikling af elbusser, samt den større grad af omstilling fra dieselbusser til elbusser på det danske og europæiske marked og busselskabernes erfaring med elbusser, herunder indkøb og drift, mindsker intervallet i den hidtil sete stigning udbud for udbud, således at der i større grad ses ind i en sandsynlighed af omkostningsneutralitet.

Derudover vil tilbudspriserne i Midttrafiks 69. udbud være påvirket af de tiltag der bliver foretaget i forbindelse med udbud af Midttrafiks 69. udbud, herunder at kontrakten indekseres med det nye elindeks, til hvilket det er forventningen, at dette yderligere vil kunne påvirke tilbudspriserne positivt, samt en lang kontraktlængde, som vil mindske busselskabernes afskrivningsmæssige risiko. Dog vil tilbudspriserne i Midttrafiks 69. udbud også påvirkes af omkostningerne fra busoverdragelse fra nuværende kontrakter og tilbudspriserne vil derfor samtidig være afhængige af den politiske beslutning omkring brugen af udvalgte dieselbusser fra busoverdragelsen.

Det er Midttrafiks anbefaling, at kommunen aktivt godkender, at kontrakterne i pakke 1 og pakke 2 udbydes for en ordinær kontraktperiode på 12 år. Et udbud med en kontraktlængde på 12 år, med mulighed for kontraktforlængelse på 2 x 2 år, giver leverandøren rimelige vilkår for afskrivning på elbusser samt investeringen i batteriskifte undervejs i kontraktperioden. Det er pba. heraf Midttrafiks forventning, at dette vil kunne afgive konkurrencedygtige priser.

På nogle af de mindre ruter kan det blive dyrt at indkøbe elbusser, og dieselbusser vil sandsynligvis derfor være den økonomisk bedste løsning. Derfor anbefaler Midttrafik at busselskaberne *må* byde på kontrakten med dieselbusser på ruter med under 1.000 køreplantimer om året, hvilket ligeledes vil åbne op for muligheden for bedre tilbudspriser.

Midttrafik anbefaler, at de dubleringsbusser, der skal bruges til kapacitetsdubleringer kan driftes med nogle af de overdragne højgulvsdieselbusser indtil disse falder for alderskravet, hvorefter de ville skulle driftes af laventrebusser. Kapacitetsdubleringer indebærer, at der indsættes 2 busser på udvalgte passagertunge afgang – Den ordinære busafgang vil være en kontraktbus, der vil skulle opfylde kravene hertil. Kapacitetsdubleringen vil være den ekstra indsatte

bus, som vil være en højgulvs dieselbus. Kapacitetsdubleringer indsættes ofte ved afgange til f.eks. ungdomsuddannelser eller lign. Ved dubleringskørsel for en manglende kontraktbus vil kravet til bustypen skulle være laventre/lavgulv. For Norddjurs Kommunes vedkommende vil dette på udbudstidspunktet være kapacitetsdubleringer på rute 211.

Som uddybet ovenfor vil pakkernes volumen samt mulighed for kombinationstilbud ligeledes påvirke tilbudspriserne til at være mere konkurrencedygtige.

Midttrafiks 69. udbud er pba. volumen og antal busser Midttrafiks største udbud. Det er på baggrund heraf Midttrafiks forventning, at der vil være stor interesse for udbuddet – hvilket forventeligt vil medføre en god konkurrence.