

Dokumentnummer
1280776
Dato
28 01 2022
Sagsbehandler:
PPB
Direkte: +45 36 13 16 16

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Resultat af markedsdialog A21

Movia har afholdt dialogmøder med 6 operatører samt modtaget skriftlige svar fra yderligere 2 operatører om markedsdialogudgaven af A21 udbudsmaterialet, som blev sendt i markedsdialog primo november 2021.

Nedenfor er input fra markedsdialogen i anonymiseret form opsummeret hhv. under de emner, som Movia markedsdialogen havde bedt markedet om særskilt at tage stilling til samt ift. de emner, der i øvrigt er kommet input til.

For hvert emne er det afslutningsvist angivet, hvorvidt markedsdialogen har medført ændringer af udbudsmaterialet.

Udbudsmaterialet har forrang for nuværende notat i tilfælde af uoverensstemmelse.

Tildeling og egnethed

Enkelte operatører finder det ærgerligt, at kvalitet udgår som tildelingskriterie, men nævner samtidigt, at de har forståelse for Movias ændring til laveste pris, herunder fordi kvalitetskriterierne er blevet 'udvandet' de seneste år.

Enkelte operatører påpeger endvidere, at Movia udover krav til de teknisk og faglig formåen også bør stille krav til økonomisk formåen. Movia kan her orientere om, at Movia er ved at udarbejde indstilling til Movias bestyrelse om krav til økonomisk formåen. Movia kigger også på, om krav til anfordringsgarantien skal justeres. Eventuelle ændringer hertil når dog ikke at blive implementeret til A21, men tidligst fra A22.

Der er også blevet spurgt ind til dokumentationskravet for minimumskrav til egnethed samt udvælgelse.

Medfører ikke ændringer af tildelingsmodel, men egnethedskrav justeres:

Movia fastholder den tildelingsmodel, der indgår i markedsdialogudgaven. Egnethedskrav til prækvalifikation for at kunne byde på A-udbudsenheder justeres dog til, at rutekørslen med M3-busser skal have udgjort mindst 15.000 køreplantimer årligt i stedet for 30.000 køreplantimer årligt.

Herudover har Movia forsøgt at tydeliggøre udbudsbetingelsernes afsnit 10.2 og 10.3, så det mere tydeligt fremgår, at ansøger til prækvalifikation alene skal angive sine erfaringer med rutekørsel i ESPD'et. Ansøger skal således ikke indsende dokumentation herfor.

Ny Incitamentsstruktur

De fleste operatører har tilkendegivet generel opbakning til og forståelse for den nye incitamentsstruktur, der er indført i A21.

Der er dog generelt blandt operatørerne bekymring for, hvordan Movia i praksis vil administrere databasebaseret afregning af udført kørsel og en bekymring for, at den ændrede praksis vil medføre risikotillæg i tilbuddene, hvis ikke der foreligger en afklaring af Movias administrative håndtering af den databasebaserede afregning, inden operatørerne skal afgive tilbud på A21.

For så vidt angår ny definition af servicegrad i markedsdialogudgaven spurgte Movia på dialogmøderne operatørerne om, hvorvidt definitionen af servicegrad med fordel kan justeres til at omfatte alle gennemførte ture, dvs. også ture, der er gennemført på baggrund af tro-og-love-erklæringer. De fleste operatører ser gerne, at definitionen af servicegrad ændres til at indeholde alle gennemførte ture og at kravet til at opnå retten til forlængelse dermed samtidigt hæves.

Der er generel opbakning til lineær oversættelse af passagertilfredshedsindekset, men generel utilfredshed med, at vægtningen af de 6 målepunkter ændres, herunder er det især den øgede vægtning af støj og den reducerede vægtning af chaufførens adfærd, der kritiseres. Den øgede vægtning af støj kritiseres, idet operatørerne påpeger, at der er flere parametre, der kan påvirke passagerernes opfattelse af støj fra bussen (fx vejforhold og støj fra medpassagerer), som operatøren ikke har indflydelse på.

Justering af udbudsmaterialet

Movia justerer udbudsmaterialet således, at betalingsmåden eksplicit bliver et forhandlingstema i A21. Movia forventer at inddrage operatørerne i løbet af 1. kvartal om den administrative håndtering af betalingsmåden med henblik på at få fastlagt en smidig proces for alle parter for den databasebaserede afregning.

Definition af servicegrad justeres til at indeholde alle gennemførte ture, dvs. også ture, der er gennemført på baggrund af tro-og-love-erklæringer. Samtidigt hæves kravet til servicegrad for at opnå retten til forlængelse til det minimumsniveau, der er fastlagt i nuværende kontrakter for servicegrad, dvs. 99,90%.

Den ændrede vægtning af passagertilfredshedsindeksets 6 målepunkter fastholdes, idet den er gennemført med henblik på, at det samlede resultat af passagertilfredsheden afspejler passagerernes præferencer. Movia vil samtidigt præcisere spørgsmål i passagerinterviews om støj, således at passagererne eksplicit alene bliver spurgt om tilfredshed med bussens støj og det dermed er tydeligt, at der ikke spørges om støj fra medpassagerer eller øvrig trafik.

Ny kontraktlængde for emissionsfri enheder

Flere operatører påpeger, at 'normaliseringen' af den ordinære kontraktperiode for emissionsfri busser fra 10 til 6 år er indført for tidligt, hvilket kan medføre, at busserne skal afskrives over kortere tid på trods af, at kvalitetskravet til, hvornår operatøren opnår retten til forlængelser, er lempet.

Justering af udbudsmaterialet

Movia justerer udbudsmaterialet således, at den ordinære kontraktlængde for emissionsfrie udbudsenheder eksplicit bliver et forhandlingstema i A21.

Ny struktur for materialet og produktkrav i materialet

Alle operatører er generelt tilfredse med den nye struktur for materialet samt i højere grad at henvise til gældende love og standarder.

Ingen ændringer af udbudsmaterialet

Enkelte operatører har foreslået småjusteringer af strukturen, men Movia har valgt at fastholde den struktur, som fremgår af markedsdialogudgaven.

Kombinationsmuligheder

Der har været yderst begrænsede bemærkninger eller ønsker til ændringer fra operatørerne til de kombinationsmuligheder, som Movia har foreslået i markedsdialogen.

Ændring af kombinationsmuligheder

Movia har valgt at imødekomme ønske om at udvide muligheden for kombinationstilbud med udbudsenhed 9, 11 og 12.

Passagertællesystem

Alle operatører har tilkendegivet, at det er fint med et varsel på 6 måneder før driftsstart for melding om, hvorvidt Movia stiller krav om:

- 100% operatøret passagertælleudstyr eller
- 90% operatøret passagertællesystem og 10% Moviaejt passagertælleudstyr

Flere operatører har dog påpeget, at det medfører, at Movia kommer til at betale for 100% operatøret udstyr, hvis operatøren først informeres om det endelige krav 6 måneder før driftsstart, men at det ikke vil medføre meromkostning, hvis Movia beslutter sig for det endelige krav før busserne bliver bestilt.

Justering af udbudsmaterialet

Movia fastholder mulighed for at kunne udskyde beslutning om enten 100% eller 90% operatøret tælleudstyr, men ændrer varslet til, at Movia senest den 1. oktober 2022 meddeler, hvorvidt Movia stiller krav om 100% operatøret udstyr eller 90% operatøret udstyr samt 10% Moviaejt udstyr.

Mulighed for annullering af tilkøb af fossilfrihed og grøn strøm

Der var generel enighed blandt operatørerne om, at der bør være 12 måneders varsel for annullering af tilkøb af grøn strøm.

Ændring af udbudsmaterialet

Movia ændrer Movias tilbagerulningsvarsel for grøn strøm til 12 måneder og indsætter ligeledes et tilbagerulningsvarsel for fossilfrihed til 12 måneder.

5 årlige køreplansskift uden kompensation

Der er blandt operatørerne meget forskellig holdning til, hvorvidt en reducere af Movias mulighed for køreplansskift uden kompensation vil kunne afspejles i tilbudspriserne.

Ingen ændringer af udbudsmaterialet

Movia har på baggrund af de meget forskellige holdninger valgt at fastholde Movias mulighed for 5 årlige køreplansskift uden kompensation.

Krav om elektriske ramper

Alle operatører har påpeget, at det af driftsmæssige hensyn er uhensigtsmæssigt at stille krav om elektriske ramper. Der er dog enighed blandt alle operatører om, at Movia skal stille krav om, at de elektriske ramper alene betjenes af chaufføren.

Ændring af udbudsmaterialet

Movia justerer udbudsmaterialet således, at det alene er chaufføren, der skal kunne betjene de elektriske ramper (fra chaufførsædet). Endvidere tilpasser Movia krav til belysning på bussen, så de elektriske ramper bliver mere synlige for andre trafikanter (cyklister).

I forlængelse af Region Hovedstadens beslutning om, at Movia skal stille krav om elektriske ramper på deres busser, som udbydes med krav om emissionsfrihed i A21, har de øvrige trafikejere med linjer i A21 ønsket mulighed for også at stille krav herom. Der er således generelt et stort politisk ønske hos Movias ejere om, at passagerer i den kollektive trafik, der har brug for en rampe til at kunne anvende Movias busser, kan gøre dette uden nødvendigvis at skulle have en ledsager med. Derfor skriver Movia en ændringsklausul ind i A21 om, at Movia senest primo april 2022 kan ændre krav om ramper til krav om elektriske ramper for alle udbudsenheder med krav om emissionsfrihed.

Leje af garageanlæg i Køge Kommune

Der er meget delte meninger blandt operatørerne om, hvorvidt Movia skal 'blande sig i' garagering af busserne og hvis Movia 'blander sig' også delte meninger om, hvilke præmisser dette skal ske på.

Ift. garageanlægget i Køge Kommune forventer Movia, at modellen bliver som skitseret i markedsdialoginvitationen. I korte træk vil det sige, at Køge Kommune tilbyder den operatør, som tildeles driften for udbudsenhed 12, mulighed for at leje et grundareal i STC III, del 3 (stamvej via Egedesvej).

På baggrund af input fra markedsdialogen vil Køge Kommune afklare, om grunden kan udvides fra 10.000-12.000 m² til op til 14.000 m².

Der er tale om et tilbud, som tilbudsgiverne kan vælge at se bort fra. Grunden skal anvendes til teknisk anlæg til busdepot, herunder vaskehal, værksted, opladningsstationer, busparkering og administration. Grunden må ikke anvendes til andet formål uden udlejers forudgående samtykke. Køge Kommune er ansvarlig for at sikre en lokalplan, som tillader denne anvendelse af grunden. Lejekontrakten er uopsigelig i kontraktperioden. Lejeperiodens længde vil følge kontraktperioden for operatørens kontrakt for udbudsenhed 12. Operatøren vil selv skulle forestå opførelse af bygninger og alle installationer på grunden.

Ved ophør af operatørens kontrakt for udbudsenhed 12 overdrages bygninger og installationer til ny operatør eller Køge Kommune. Vilkår for leje af grunden samt overdragelse af bygninger og installationer fremgår af Køge Kommunes kontraktudkast til lejeaftale for leje af grunden, som kan rekvireres ved henvendelse til Køge Kommune (kontaktperson: annasarah.luplau@koege.dk). De endelige vilkår for leje af grunden aftales mellem tilbudsgiver og Køge Kommune. Endvidere skal spørgsmål vedr. leje af grunden stilles til Køge Kommune.

Eftersom der blandt de deltagende operatører i markedsdialogen var stor interesse for mulighed for at leje offentligt areal på Værftsvej-grunden til brug for etablering af et minidepot til brug for opladning af et mindre antal busser, har Movia anbefalet Køge Kommune at arbejde videre med denne mulighed.

Markedets input til hvorvidt og i så fald på hvilke præmisser Movia generelt fremadrettet skal ændre rammevilkår for garagering af busserne, indgår i Movias videre arbejde hermed.

Bekymring for ventetid på tilslutning til elnettet

Flere operatører har rejst en bekymring for, at lange ventetider på tilslutning til elnettet, især i Hovedstadsområdet, kan få betydning for de udbudsenheder der har driftsstart efterår/vinter 2023 i A21. Movia har på baggrund af input fra markedsdialogen været i dialog med selskaberne Andel, Nexel og Radius/Cerius. Selskaberne medgiver, at der i øjeblikket er lange ventetider på nettilslutning, men forventer at de vil være kortere når det bliver relevant for udbudsenhederne i A21. Ventetiden vil afhænge af effektbehovet på den konkrete lokation. For et anlæg på ca. 30 elbusser vurderer selskaberne, at der kan forventes en ventetid på nettilslutning på ca. 8 måneder. Hvis der er tale om et meget stort effektbehov eks. hvis én operatør vinder flere af udbudsenhederne i hovedstadsområdet i A21 og vil have alle elbusser garageret på samme anlæg, forventer selskaberne en ventetid på 10-12 måneder, da det i den situation kan blive relevant med tilslutning til 10 kilovolt nettet.

Selskaberne fremhæver overfor Movia, at det er vigtigt at operatørerne ved kontakt til netselskaberne har en installatør på projektet til at lave en installationsblanket (ISB'en). Installationsblanketten laver installatøren i ISB-applikationen, hvilket alle Installatører er bekendt med. Det er endvidere vigtigt, at operatørerne og deres eltekniske rådgivere har fokus på at opsætte anlæg, der overholder krav til el-kvalitet (grænseværdier for elteknisk støj, der sendes ud i elnettet). Overholdes kravene ikke, kan det i sidste ende betyde, at netselskaberne bliver nødt til at koble anlæggene ud. Radius/Cerius henviser til vejledningen: 'Vejledning for tilslutning af forbrug i lavspændingsnettet' (primært afsnit 4.4 og 4.6), som kan findes på Dansk Energis hjemmeside. For eventuelle kunder tilsluttet i 10 kilovolt nettet gælder tilsvarende regler, men grænseværdierne beregnes individuelt.

Med henvisning til ovenstående estimerede ventetider skal Movia understrege, at det for **udbudsenheder med driftsstart efterår 2023**, er vigtigt, at vindende operatører straks efter kontraktindgåelse henvender sig til det relevante netselskab med udfyldt installationsblanket. For udbudsenheder i hovedstadsområdet bør de vindende operatører og deres eltekniske rådgivere henvende sig til Radius' projektafdeling hurtigst muligt på tilslutningspro@radiuselnet.dk hvor de skal specificere deres effektbehov i kW pr. lokation (matrikel).

Køreplanskvalitet

Movia har i forbindelse med omskrivning af kravene til køreplanskvalitet uddybet Movias mål for køreplanernes pålidelighed samt beskrevet, hvordan pålideligheden sammensættes. Endvidere har Movia tydeliggjort Movias forpligtelse, hvis køreplaners udførelse har en pålidelighed, der ligger under 80%.

Movia har modtaget bemærkning om, at afsnittet om køreplanskvalitet bør styrkes yderligere, herunder med eksempelberegning af målet for køreplanernes pålidelighed, definere en procedure, hvor parterne forpligtes til at justere køreplanerne ved manglende pålidelighed samt at indskrive mål for den aktuelle pålidelighed pr. udbudsenhed.

Movia ændrer ikke køreplansafsnittet i bilag 1 i A21, men tager de indkomne bemærkninger med i det løbende arbejde i dialog med operatørerne om køreplanskvaliteten.

Reklamer

Movias omskrivning af betingelserne for salg af reklamer på busserne til den nye struktur i A21 medfører, at krav til operatøren og Movias forpligtelser er samlet i samme bilag og sprogligt moderniseret og tydeliggjort. Denne omskrivning har givet anledning til henvendelser fra interesseorganisationer, herunder fra reklamebranchen med bekymring for, at Movia dermed har indskrænket operatørernes adgang til at sælge reklamer, samt at de nye formuleringer i A21 svækker rammebetingelserne for de private udbydere af reklamer. Endvidere har der været rejst tvivl om Movias hjemmel til at udnytte reklamepladsen på busserne. I forlængelse af henvendelserne fra interesseorganisationerne har Movia afholdt et møde den 28. januar 2022 med deltagelse af Dansk Erhverv, KreaKom, Grace Public Affairs samt DPT. Referatet fra mødet vil indgå som bilag 1 til dette notat, når det foreligger. Bilaget uploades på Movias udbudsportal Ethics.

For så vidt angår hjemmelsgrundlaget bemærker Movia, at trafikskabers adgang til at sælge reklameplads på busserne fremgår af forarbejderne til den oprindelige trafikskabslov (lov nr. 582 af 24. juni 2005). Her anføres det, at trafikskaber netop kan sælge reklameplads på busserne som en del af finansieringen af busdriften. Denne ret er endvidere gentaget i forarbejderne til den kommunale reklamelov (L 136 fremsat 25-01-2005). Der er således ikke tvivl om hjemmelsgrundlaget.

Movia ønsker også at præcisere, at der med A21 ikke er foretaget ændringer i den eksisterende mangeårige praksis for busoperatørernes salg af busreklamer på busserne i Movias område. Operatøren har fsva. formater og volumener (tidlige reguleret i udbudsbetingelsernes punkt 3.6.4, 3.6.5. og punkt 7.3.1.) samme adgang til at sælge reklamer indvendigt og udvendigt i bussen som hidtil, ligesom Movia har den samme adgang til at disponere over disse formater indvendigt som udvendigt på bussen som hidtil (jf. den hidtidige udbudsbetingelser pkt. 7.1. og pkt. 7.3.3). Movias adgang til at disponere over noget af den reklameplads, som operatørerne kan disponere over i henhold til kontrakten, sker for at sikre, at relevant trafikinformation og markedsføring fra Movia når frem til passagererne. Øvrige specialformater er gennem tiden opfundet i markedet. Disse formater er ikke omfattet af de nugældende kontrakter med busoperatørerne, og er således ikke en del af det marked, som operatørerne har været vant til at have. Formaterne sælges af et reklamebureau med direkte afregning til Movia, og kan kun udnyttes i meget begrænset omfang, idet formaterne påvirker Movias samlede produktidentitet betragteligt.

I dialog med det reklamebureau, som operatørerne i dag anvender til salg af reklamer på bussen, har Movia foretaget enkelte mindre justeringer med A21. Det er alene følgende forhold:

- I henhold til bilag 5, krav-ID 5.3.7 skal der fremover benyttes samme annoncør på de to reklamefelter på bussernes højre side
- Retten til at udnytte 50 pct. af reklamefelt på 30 x 160 cm i bussernes bagrude er bortfaldet, idet reklameformatet er taget ud af markedet
- Det er tydeliggjort, at operatørens egen markedsføring inde i bussen skal godkendes af Movia

Movia har således ønsket at bevare operatørernes ret til at udnytte det reklamemarked på busserne, som operatørerne hidtil har haft.

I forlængelse af mødet med interesseorganisationer den 28. januar 2022 har Movia præciseret bilag 5 således, at det fremgår, at hvis Movia foretager salg af reklamer, vil dette foregå gennem en tredjepart og således ikke ved aftale direkte mellem Movia og annoncøren, jf. krav-ID 5.6.1.

Øvrige input fra markedsdialogen

Movia har ud over svar på de emner Movia eksplicit har bedt markedet om at forholde sig til modtaget en række spørgsmål til forståelse af krav eller bemærkninger om eventuelle fejl i markedsdialogudgaven af udbudsmaterialet. Movia sætter stor pris på disse input, der er med til at forbedre kvaliteten af det endelige udbudsmateriale. Movia har således forholdt sig til alle spørgsmål og bemærkninger og har rettet udbudsmaterialet til der, hvor Movia har fundet det hensigtsmæssigt.

Hvis der fortsat er spørgsmål til forståelse og øvrige bemærkninger, som ikke måtte være tilstrækkeligt tydeliggjort i det offentliggjorte udbudsmateriale henviser Movia til, at spørgsmålet eller bemærkningen gentages i spørgsmål/svar processen via Ethics.