

Samarbejdsaftale

om etablering af infrastruktur til opladning af elbusser og plugin hybridbusser i
byrummet

UDKAST

Indholdsfortegnelse

Parterne	2
Afsnit 1 Baggrund	4
Afsnit 2 Formål	5
Afsnit 3 Definitioner	6
Afsnit 4 Aftaleperiode	6
Afsnit 5 Ejerskab	7
Afsnit 6 Tilrådighedsstillelse af areal til Ladestation	7
Afsnit 7 Tilladelser	7
Afsnit 8 Eksklusivitet	7
Afsnit 9 Økonomi	7
Afsnit 10 Designkrav til ladestation	9
Afsnit 11 Underskrifter	11

Parterne

Denne samarbejdsaftale er indgået mellem:

Trafikselskabet Movia

Gammel Køge Landevej 3

2500 Valby

(herefter benævnt Movia)

Og følgende kommuner/regioner:

(herefter benævnt hhv. "Kommune" og "Region")

Københavns Kommune
Københavns Rådhus
1599 København

Frederiksberg Kommune
Frederiksberg Rådhus
2000 Frederiksberg

Afsnit 1 Baggrund

Det følger af Movias Trafikplan 2016, at Movia skal arbejde mod fossilfri busdrift i 2030. Den maksimale varighed af Movias kontrakter for almindelig rutekørsel er 12 år, hvilket betyder, at Movia fra og med udbud, der har driftsstart i december 2018, vil stille krav om nuludledning af CO₂ – når dette kan ske på en økonomisk bæredygtig måde. Kommuner og Regioner kan herudover stille krav til niveau for udledning af emissioner af sundhedsskadelige stoffer og støj.

En række tekniske løsninger kan anvendes til at opnå fossilfri busdrift, herunder busser, som anvender el, brint, biogas og syntetisk biodiesel. Lejlighedsvist opladte elbusser og plugin hybridbusser kræver opladning ved endestationer eller undervejs på linjen. Det fordrer etablering af en ladeinfrastruktur i byrummet.

Movias almindelige udbudsmodel er baseret på, at ansvar for anskaffelse og drift af busmateriel og den nødvendige tankinfrastruktur - uanset drivmiddel - påhviler den enkelte operatør. Der er imidlertid ingen danske erfaringer med udbud af etablering og drift af ladestationer i byrummet baseret på en model, hvor busoperatøren er ansvarlig.

Etablering af ladeinfrastruktur i byrummet medfører nye snitflader, hvor busoperatører, leverandører af ladestationer og energiselskaber skal samarbejde, og hvor ladestationer opføres på Kommunens eller tredjeparts vej- og grundarealer. Etablering og drift af ladestationer kræver samarbejde med nye aktører og en myndighedshåndtering, som busoperatørerne ikke er vant til, og som stiller nye krav til deres kompetencer. Movia har gennemført en teknisk dialog med operatørerne, hvor en række operatører har givet udtryk for, at de vil afholde sig fra at afgive tilbud på drift med elbusser, hvis de pålægges ansvar for etablering og drift af ladeinfrastruktur i byrummet.

Movia har besluttet at understøtte udrulning af lejlighedsvist opladte elbusser og plugin hybridbusser ved at gennemføre et udbud af en rammeaftale for etablering og drift af ladestationer samt leverance af el. Rammeaftalen skal give enhedspriser for etablering og drift af ladestationer samt el. Ejerskabet til ladestationen ligger i udgangspunktet hos den Systemleverandør, som Movia indgår aftale med gennem rammeaftaleuddet, men kan dog overtages af Movia på de i rammeaftalen med Systemleverandøren nærmere angivne vilkår. Systemleverandøren er på Movias forlangende forpligtet til at etablere og stå for driften af de ønskede ladestationer. I rammeaftaleuddet sikres det, at Systemleverandøren får de rette incitamentter til at sørge for, at systemet er velfungerende, f.eks. gennem bodsaftale og ved at Systemleverandøren sikres en varig og markedsbaseret indtægt ved salg af el fra ladestationen.

Systemleverandøren opnår eksklusivitet for etablering og drift af ladestationer i byrummet og leverance af el gennem kontraktperioden til brug for kollektiv rutekørsel foranstaltet af Movia. Rammeaftalen skal benyttes ved fremtidig etablering af infrastruktur til opladning af elbusser

og plugin hybridbusser i det offentlige rum.

Ejerskabet til ladestationen adskilles fra ejerskabet til elbusserne. Busoperatøren kan fokusere på sin kernekompetence nemlig busdrift, mens ejerskab og drift af ladestationer håndteres af virksomheder, som har dette som sin kernekompetence, og som har en stærk motivation til at sikre driftsstabilitet. I forbindelse med Movias udbud af almindelig rutekørsel (forventeligt fra og med A17 med driftsstart i december 2019) 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/plugin hybridbusser og den nødvendige ladeinfrastruktur. Det gør det muligt for operatørerne at sammenligne omkostninger til drift med teknisk forskellige bussystemer under veldefinerede forhold og ensartede vilkår, og på baggrund heraf tilbyde den økonomisk mest attraktive løsning. Ud fra operatørernes tilbud og de kendte priser for etablering og drift af den nødvendige ladeinfrastruktur i byrummet kan Movia ligeledes beregne de samlede omkostninger for busdriften og dermed sammenligne operatørernes tilbud.

Etablering og drift af ladeinfrastruktur til elbusser og plugin hybridbusser på buslinjer, som går på tværs af kommunegrænser, stiller særlige behov for samarbejde mellem de berørte myndigheder. Derfor er det vigtigt, at der med denne aftale og rammeaftalen udarbejdes et ensartet sæt spilleregler for de Kommuner og Regioner, som deler ansvaret for de berørte buslinjer.

Afsnit 2 Formål

Stk. 1

Denne samarbejdsaftale har til formål at etablere det nødvendige aftalegrundlag mellem henholdsvis Movia, Kommuner og Regioner i forhold til etablering af ladeinfrastruktur til elbusser og plugin hybridbusser i byrummet.

Stk. 2

Samarbejdsaftalen forpligter ikke Kommunerne og Regionerne til at anskaffe elbusser eller plugin hybridbusser gennem Movias kommende udbud, men regulerer visse vilkår, når og såfremt dette sker.

Stk. 3

Kommunernes og Regionernes særlige ønsker til miljøkrav og/eller teknologi aftales med Movia i forbindelse med de enkelte udbud af rutekørsel, og reguleres ikke i denne samarbejdsaftale.

Stk. 4

Principperne for finansieringen af ladestationer er beskrevet i nærværende samarbejdsaftale. Finansieringen af drift med elbusser er alene reguleret overordnet, idet den konkrete

udmøntning forventes håndteret gennem Movias sædvanlige dialog med Kommunerne og Regionerne i forbindelse med planlægning af udbud af almindelig rutekørsel.

Afsnit 3 Definitioner

Finansierende part: Den eller de Kommuner og/eller Regioner, som via Movia gennem Køreplantimer forestår finansiering af en buslinje, hvortil der anvendes en eller flere Ladestationer.

Ladestation: Anlæg til opladning af Elbusser i byrummet. En Ladestation omfatter etablering af lademast og effektelektronik, gravearbejde, kabelføring, elskab mv. og tilslutning til elnettet.

Systemleverandør: Virksomhed eller konsortium af virksomheder, som tildeles Movias kommende rammekontrakt for etablering og drift af Ladestationer.

Køreplantimer: Udgifter fordeles efter Movias finansieringsmodel for buslinjer. Udgifter til lokale buslinjer finansieres af den Kommune buslinjen kører i. Hvis buslinjen kører i mere end én Kommune finansieres 20 pct. af udgiften af alle Kommuner i regionen efter deres befolkningstal og 80 pct. af de kommuner buslinjen betjener i forhold til antal køreplantimer. Movias til enhver tid gældende finansieringsmodel finder anvendelse for denne samarbejdsaftale, uanset om denne afviger fra modellen på tidspunktet for samarbejdsaftalens indgåelse.

Elbus: Bus, der helt eller delvist drives ved el, og som oplades ved Ladestationer, herunder elbus, plugin hybridbus eller anden bus, der hovedsageligt drives via el, og hvis drift forudsætter lejlighedsvis opladning.

Afsnit 4 Aftaleperiode

Stk. 1

Samarbejdsaftalen er gældende fra det tidspunkt, hvor Movia samt mindst én Kommune har underskrevet samarbejdsaftalen. Samarbejdsaftalen er alene bindende for Kommuner og Regioner, der har tiltrådt aftalen.

Stk. 2

Alle Kommuner og Regioner, som er medejere af Movia, er berettiget til at indtræde eller genindtræde i samarbejdsaftalen.

Stk. 3

Såfremt en Kommune eller Region, der er part i samarbejdsaftalen, ønsker at udtræde af samarbejdsaftalen, kan dette ske uden forudgående varsel. Kommuner og Regioner, som på tidspunktet for deres udtræden har indgået aftale med Movia om udbud med drift med Elbus eller om etablering af Ladestationer, kan dog alene udtræde af samarbejdsaftalen for projekter om hvilke, der på udtrædelsestidspunktet ikke er indgået aftale med Movia og/eller

Systemleverandøren.

Afsnit 5 Ejerskab

Stk. 1

Ejerskabet til Ladestationerne tilkommer i udgangspunktet Systemleverandøren, men kan dog overtages af Movia på de i rammeaftalen med Systemleverandøren nærmere angivne vilkår.

Afsnit 6 Tilrådighedsstillelse af areal til Ladestation

Stk. 1

I forbindelse med planlægning af udbud af busdrift for en buslinje, hvor Movia og de Finansierende parter vurderer, at drift med Elbus er en relevant teknisk løsning, undersøger Movia i samarbejde med den relevante vejmyndighed og/eller den/de Finansierende parter og Systemleverandøren mulige lokaliteter for etablering af Ladestationer.

Stk. 2

Kommuner og Regioner er forpligtet til vederlagsfrit at stille passende areal til rådighed for Movia til brug for Systemleverandørens placering af Ladestationer. Forpligtelsen tilkommer den eller de Finansierende parter hos hvem endestationen for ruter, der skal køres med Elbus, er beliggende.

Stk. 3

Såfremt etablering af Ladestationer nødvendiggør ekspropriation, finansieres omkostningerne til ekspropriation efter Køreplantimer.

Afsnit 7 Tilladelser

Stk. 1

Det er Systemoperatørens ansvar at indhente fornødne tilladelser og myndighedsafgørelser i forbindelse med etablering af Ladestationer. Dette omfatter bl.a. gravetilladelser og tilladelser til etablering af lademaster, teknikskabe og transformatorer.

Afsnit 8 Eksklusivitet

Stk. 1

Til brug for kollektiv rutekørsel foranstaltet af Movia må de Finansierende parter ikke tillade andre end Systemoperatøren efter aftale med Movia at opsætte Ladestationer til Elbusser.

Afsnit 9 Økonomi

Stk. 1

Alle omkostninger til etablering og drift af Ladestationer fordeles mellem de Finansierende parter efter Køreplantimer og betales som en månedlig ydelse til Movia som led i afregningen

af kørslen for den pågældende rute. Undtaget herfra er omkostninger som følge af særlige ønsker til design mv, jf. afsnit 10, stk. 4. I forbindelse med etablering og flytning af Ladestationer afholder de Finansierende parter alle nødvendige omkostninger til håndtering og bortskaffelse af jord i forureningsklasse 2, 3 og 4, evt. gennemførelse af arkæologiske undersøgelser og andre uforudsete forhold vedr. gravearbejde ved ruteændringer.

Stk. 2

Ved enighed blandt de Kommuner og Regioner, som indgår i aftalegrundlaget for buslinjen, kan hele etableringsomkostningen til Ladestationer afregnes ved initial betaling. I dette tilfælde afholdes de fulde omkostninger forholdsmæssigt i forhold til den forholdsmæssige andel af køreplantimer i de Kommuner og Regioner, som indgår i aftalegrundlaget for buslinjen. Finansiering af 20 pct. af udgiften af alle Kommuner i regionen efter deres befolkningstal finder dermed ikke anvendelse.

Stk. 3

Ved initial betaling af etableringsomkostning til Ladestationer, jf. stk. 2, afholder de Kommuner og Regioner, som indgår i aftalegrundlaget for buslinjen, alle nødvendige omkostninger til håndtering og bortskaffelse af jord i forureningsklasse 2, 3 og 4, evt. gennemførelse af arkæologiske undersøgelser og andre uforudsete forhold vedr. gravearbejde ved ruteændringer i medfør af stk. 4.

Stk. 4

Hvor der er enighed mellem Kommuner og Regioner, som indgår i aftalegrundlaget for buslinjen om ruteændring, der nødvendiggør opgradering eller flytning af en Ladestation, anskaffelse af yderligere Ladestationer og/eller ændret busmateriel, fordeles omkostninger hertil mellem de Finansierende parter efter Køreplantimer.

Stk. 5

Hvor der ikke kan opnås enighed mellem de Finansierende parter om ruteændring, der nødvendiggør opgradering eller flytning af en Ladestation og/eller ændret busmateriel, skal den eller de Finansierende parter, som ønsker Ladestationen flyttet/opgraderet, afholde samtlige omkostninger forbundet hermed, herunder omkostninger til håndtering og bortskaffelse af jord i forureningsklasse 2, 3 og 4, evt. gennemførelse af arkæologiske undersøgelser og andre uforudsete forhold vedr. gravearbejde.

Stk. 6

I tilfælde af at en Ladestation i forbindelse med kontraktophør skal fjernes, forestår Systemleverandøren at Ladestationen demonteres, afhændes, og at der sker reetablering af det areal, hvor Ladestationen har været placeret. Omkostninger forbundet herved afholdes af Systemleverandøren.

Stk. 7

Movia forestår afregning med Systemleverandøren for etablering og drift af Ladestationer.

Afsnit 10 Designkrav til ladestation

Stk. 1

Den synlige del af Ladestationen består af to elementer: Lademast og teknikskab til effektelektronik. Størrelsen af de forskellige elementer er leverandørafhængige.

Teknikskabet kan placeres op til 50 meter fra lademasten, dvs. at placering kan ske over jorden på et sted, hvor den ikke er til gene.

Stk. 2

Lademast og teknikskab lakeres i valgfri RAL-farve. Lademast skal være i glans 60 og teknikskab i glans 50. Farven på lademast og teknikskab afgøres af den Kommune, hvor udstyret er placeret.

Stk. 3

Design af lademast skal være minimalistisk, stilmoderne, tidsløs og visionær. Teknikskabets design skal være ikkedominerende i byrummet. Endvidere skal lademast, teknikskab samt andre installationer etableret som del af Ladestationen være af høj designkvalitet, ikke have unødige lys- og lydeffekter, være reklamefri, være slidstærk og må ikke reflektere lys.

Stk. 4

Såfremt en Finansierende part ønsker en anden farve/glans eller design for lademast eller teknikskab, end hvad fremgår af stk. 2 og 3 ovenfor eller andre designmæssige forhold, afholder den pågældende Kommune alle eventuelle meromkostninger, som måtte være forbundet hermed. Sådanne omkostninger betales som en engangsydelse.

Stk. 5

Lademast, teknikskab samt andre installationer etableret som del af Ladestationen må ikke udformes på en sådan måde, at det er muligt for fodgængere eller cyklister at blive skjult for de øvrige trafikanter med reduceret trafiksikkerhed til følge.

Stk. 6

Lademasten er af typen standermonteret pantografløsning, hvor tilslutning mellem lademast og Elbus sker ved hjælp af en pantograf, som sænkes ned fra masten. I forbindelse med genudbud af rammeaftalen kan Movia tillade anden tilkoblingsteknologi end standermonteret pantograf.

Stk. 7

Movia fastlægger de endelige designkrav til Ladestationen inden for ovenstående rammer i forbindelse med udarbejdelse af udbudsmaterialet til Movias rammeudbud af ladeinfrastruktur i byrummet.

Afsnit 11 Underskrifter

På vegne af Movia

Dato:

På vegne af Frederiksberg
kommune

Dato:

På vegne af Københavns
Kommune

Dato:
