



Folketingets Trafikudvalg
Folketinget
Christiansborg
1220 København K.

Sagsnummer
95339-380836
THECA

Sagsbehandler MLL
Direkte 36 13 15 05
Fax
MLL@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

. oktober 2008

Besparelser ved reduktion af tekniske krav til busser

Ved flere lejligheder, af hvilke kan nævnes udvalgets besøg hos Movia den 7. februar i år og det åbne samråd med Transportministeren og Velfærdsministeren den 30. september, har det været bragt på bane, at der ligger store besparelsesmuligheder for trafikskaberne i at undlade at stille særlige tekniske og udstyrmæssige krav til busmateriellet. Tallet 10 procent har været nævnt.

Fra samme skuffe fremgår det af dagspressen her sidst i oktober, at trafikordførere fra flere partier mener, at der er for lidt nytænkning i trafikskaberne med hensyn til at spare omkostninger. Som eksempel nævnes, at man kunne hente fire elever i en 12 personers bus i stedet for en 52 personers og derved spare diesel med mere.

Argumenterne har mest af alt karakter af at være sejlivede myter, hvilket jeg skal underbygge nedenfor.

Movias bestyrelse har naturligvis beskæftiget sig med disse spørgsmål og fik så sent som i maj 2008 præsenteret et notat om, hvad særlige krav til busser betyder for omkostningerne ved busdriften. Notatet belyser endvidere, om bussernes alder har betydning for prisdannelsen.

Movias særlige krav til bussernes indretning og udstyr kan deles i tre kategorier: Sikkerhed, kundevedtede funktioner og diverse. Heraf udgør sikkerheds- og komfortmæssige krav langt hovedparten (ca. 90 pct.). De samlede krav vurderes at koste ca. 120.000 kr. pr. bus, og det svarer til 3 kr. pr. vogntime i bussens levetid. I 2008 koster en vogntime i gennemsnit 568 kr., så kravene betyder således ca. en halv procent på kørselsomkostningerne. De 3 kr. pr. time er ikke penge ud ad vinduet. Passagertallet og dermed indtjeningen hænger nøje sammen med den komfort, vi tilbyder. Det gælder både for busser og tog.

Til de nævnte krav skal føjes, at der til Movias A-buslinjer og S-buslinjer kræves busser med

aircondition. Den øgede indkøbspris og det forøgede dieselolieforbrug hertil svarer til ca. 10 kr. pr. vogntime. Movia har en gennemsnitlig indtægt pr. påstiger på ca. 7 kroner, så det betyder, at den mærkbare komfortforbedring ved aircondition blot skal generere halvanden yderligere påstiger pr. time for at være i break even. Det tror vi på er tilfældet, idet kundetilfredshedsanalyser viser, at passagererne sætter pris på den yderligere komfort.

Endelig skal det nævnes, at Movia stiller betydelige miljøkrav til busserne. Det gælder ikke mindst bussernes emission af skadelige stoffer (NOx) og partikler. Disse krav hører til i den dyre ende, men er uomgængelige, hvis den kollektive trafik også miljømæssigt skal være et realistisk alternativ til privatbilen.

Der kan ikke påvises nogen klar sammenhæng mellem de tilbudte priser ved udbud og alderen på de busser, der tilbydes fra operatørernes side. Movia stiller ikke særskilte alderskrav til busserne, men fokuserer i stedet på bussernes funktioner og egenskaber, herunder den vedligeholdelsesmæssige stand, hvis der er tale om brugte busser i et tilbud.

Argumentet om de mindre busser er i sagens natur kun holdbart, hvis den store bus helt kan undværes, og det kan den sjældent, fordi spidsbelastningerne i myldretiden kræver indsættelse af store busser. Det vil derfor være ensbetydende med en netto merudgift, hvis der skal indsættes særligt indkøbte små busser uden for myldretiden. Hertil kommer, at udgiften til chaufførens løn er langt den største omkostningsdel med ca. 65 pct. af prisen for en vogntime. Besparelspotentialet er med andre ord begrænset. Men det skal i den forbindelse bemærkes, at Movia i forvejen og i samarbejde med kommunerne udvikler Flextrafik-konceptet til at kunne anvendes netop i de situationer, der antydes. Gevinsten er, at de samme busser anvendes til flere formål, hvorved blandt andet busafskrivningen kan deles ud på flere kørselsopgaver. Denne optimeringsøvelse lægger vi mange kræfter i, og den har i sagens natur høj prioritet i Movias bestyrelse, der er stærkt optaget af at optimere busdriften og finde mulige besparelser.

Til udvalgets orientering vedlægges det nævnte notat fra maj 2008, som vi håber kan bidrage til at belyse temaet om de høje materielkravs betydning for prisdannelsen. Hvis det giver anledning til yderligere spørgsmål, står vi selvfølgelig til rådighed.

Venlig hilsen

Johannes Sloth

Sagsnummer
95339-380836
THECA

Til:
Bestyrelsen

Sagsnummer
113406-286176
THECA

Sagsbehandler SEL
Direkte 36 13 17 12
Fax 36 13 17 99
SEL@movia.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

22. maj 2008

Hvad koster særlige Movia krav, og hvad betyder busalder for vores priser

Baggrund

I forbindelse med Folketingets trafikudvalgs besøg hos Movia den 7. februar 2008 og bestyrelsesmødet den 24. april 2008 blev der stillet spørgsmål om, hvorvidt der genereres ekstra udgifter på grund af særlige Movia-krav til busserne, og om vores krav til busalder har effekt på prisdannelsen.

Særlige Movia krav

For at svare på spørgsmålet har vi været i kontakt med busproducenterne. Det er således, at EU's forskrifter sætter nogle minimumskrav til en ny bus, og spørgsmålet til busproducenterne har så været, i hvor høj grad Movias ekstra-krav påvirker denne pris op eller ned.

Vi har pt. kun modtaget svar fra Scania, og på baggrund af deres svar ser billedet således ud.

Samlet set koster vores ekstrakrav max. 120.000,- pr. bus eller ca. 3.- kr. pr. køreplantime - over levetiden for en bus (excl. vedligeholdelse).

Ekstraudgifterne kan deles i 3 kategorier: sikkerhed, kundevedtne funktioner og diverse.

(Pris i kr)	Sikkerhed	Kunde	Diverse
Holdebremse, ved åbne døre	1.200		
Lydgiver ved døråbning	2.100		
Fortovslys	1.000		
Smudsfri håndtag ved kørestolsrampe		2.500	
IT-skab			7.000
Oplukkelige ruder		21.000	
Video, dørovervågning, bakkamera	35.000		
Brandslukning i motorrum	6.000		
Maling af tag			7.500
Ekstra indvendige skilte		10.000	
Skilt udvendigt venstre side		10.000	
Sæder		4.000-18.000	
	45.300	47.500-61.500	14.500

Udover disse krav, som gælder alle vores busser, har vi særlige krav til A og S- busser om air-con. Prisen for air-con er ca. 100.000,- pr bus og afstedkommer et øget brændstofforbrug på ca. 10%.

Busalder

Som udgangspunkt har vi ikke krav til alder på de busser, som købes ind. Vi fokuserer i højere grad på de funktioner, som brugte eller nye busser lever op til og den standard eventuelt brugte busser har (vedligeholdelsesmæssigt). Bussens alder indgår ikke i vores tildelingsmodel, det gør derimod vores vurdering af bussens stand ved opstart af en ny kontrakt.

Når vi udarbejder vores udbudsbetingelser, stilles vores krav altid således at brugte busser, som vurderes at være hensigtsmæssige at genbruge ud fra miljø og alder, altid kan genbruges på en eller flere enheder, i det nye udbud, selvfølgelig under forudsætning af at operatøren byder på og vinder den udbudte kørsel - med de brugte busser. En genanvendelse af brugte busser betyder ofte en opgradering på miljøområdet, som vi også har med i vores overvejelser, når der stilles krav.

Et element, som understreger at vi ikke udelukkende fokuserer på alder, er vores regler om busoverdragelse, hvor vi ved indkøb af nye busser lover at genbruge disse efter udløb af 1. kontraktperiode (normalt efter 6 år) og eventuelt overdrage busserne til den nye operatør. Dette element er indført for at minimere risikoen for operatørerne og påvirke prisen i positiv retning.

I kommende udbud A4 (i København) og A3 (Vest og Syd) vil vi introducere en kontraktmodel, hvor der er mulighed for op til 12 årige kontrakter, hvis operatørerne i øvrigt lever op til de stillede kvalitetsmål. Dette tiltag vil i høj grad reducere behovet for disse overvejelser, idet det

vil være muligt at bruge en bus "helt op" i de tildelte kontrakter, der vil i fremtiden være mulighed for at påvirke kontrakt længden så der er sammenfald med aktivets levetid.

Erfaringer

Som beskrevet ovenfor har vi ikke krav til bussernes alder og modtager også tilbud med både nyt og brugt materiel.

Nyt/brugt materiel er altid et emne i forhandlingsfasen.

Mht. priser er det meget vanskeligt at påvise en direkte sammenhæng til busalderen. Vi modtager ofte tilbud med nye busser, som er billigere end tilbud med brugte. Sidste eksempel i den række er resultatet på 300S/400S, hvor vi fik helt nye busser til en pris, som er ca. 15% billigere end tilsvarende tilbud med brugte busser.

Modsat har vi også modtaget tilbud med brugte busser, f. ekks. i HUR 15. udbud, hvor disse var det økonomiske mest fordelagtige og ca. 0,5% billigere end tilbud med nye busser.

I øvrigt vurderes udbud efter forhandling at være en fordel i forhold til at genbruge de gode, brugte busser, idet det samlede billede af bussammensætningen i forbindelse med et udbudsresultat kan ændre sig løbende i forhandlingsfasen. Movia kan i den forbindelse bede operatører med gode, brugte busser overveje at anvende dem andre steder.

Andelen af brugte busser

Ved driftsstart af nedennævnte udbud var andelen af brugte busser således:

Udbud	År	Antal busser		
		Nye	Brugte	Brugt-%
15. udbud (HUR)	2004	3	16	84
16. udbud (HUR)		0	68	100
17. udbud (HUR)		65	77	54
18. udbud (HUR)		79	59	43
19. udbud (HUR)		78	5	6
Udbud A1 (Movia)		26	4	13
Udbud A2 (Movia)	2008	77	9	10
Total i perioden 04 til 08		328	238	42

Den lille andel af brugte busser i de sidste 3 udbud hænger sammen med, at der i disse udbud er kommet nye operatører på markedet. I 19. udbud overtog Netbus linje 5A, i A1 overtog City-Trafik og Dito kørsel efter Arriva i hhv. Slagelse og Holbæk, hvor de ikke har kørt tidligere. I A2 kom Concordia ind på markedet med 54 nye busser.