

Spørgsmål og svar til A12

4. februar 2015

Ændring til udbudsmaterialet

Afsnit 17.1.2

I udbudsmaterialet har vi skrevet, at der ville blive foretaget en justering, såfremt vi modtog tilbud med et højere kvalitetsindeks end henholdsvis 850 og 860.

Årsagen til, at vi har skrevet, at vi ville foretage en justering, er for at sikre, at bydere, som ønsker at tilbyde Movia en bedre kvalitet, også bør belønnes for dette i forbindelse med evalueringen af tilbuddene.

I sidste afleveringsrunde til A12 har flere bydere afgivet tilbud med et kvalitetsindeks, som gør det nødvendigt at foretage denne justering.

Da nogle bydere har afgivet tilbud ud fra troen om, at eksempelvis 850 ville give maksimum point, har vi vurderet, at disse bydere, jf. teksten i udbudsmaterialet, bør informeres om, at der er foretaget en justering, som vil påvirke evalueringen af tilbuddet og de bør samtidig opnå en viden om, hvori justeringen ligger.

Det samme gør sig gældende for de bydere, der har afgivet tilbud med et højere kvalitetsindeks end, hvad evalueringen ellers ville belønne.

Movia har drøftet justeringen og det er besluttet, at justeringen skal indeholde en buffer, som giver mulighed for yderligere forbedring af tilbuddet på kvalitetsindekset. Skalaen, som før gik fra 800/850 er justeret til 800/870 og skalaen som før gik fra 810/860 er justeret til 810/880.

Såfremt Movia herefter modtager tilbud på et kvalitetsindeks, som er højere end henholdsvis 870 og 880, vil disse tilbud opnå maksimumpoint for dette parameter og de vil **ikke** blive vurderet bedre end tilbud med et kvalitetsindeks på henholdsvis 870 og 880.

13. januar 2015

Spørgsmål til udbudsmaterialet

Spørgsmål 24

Med henvisning til afsnit 13.2, sammenligningsgrundlag for passagerincitament, ønskes en nærmere forståelse for hvorledes Movia vil gennemføre den beskrevne justering af sammenligningsgrundlaget og satserne når et nyt passagertællesystem indføres. Med det beskrevne

sammenligningsgrundlag for linje 3A vil operatøren modtage en uindekseret årlig fastholdelsesbetaling på kr. 2.790.565 (sum af anført passagertal x 0,50 kr.) Hvorledes vil Movia beregne fastholdelsesbetalingen, de ovenstående kr. 2.790.565, såfremt det nye passagertællesystem viser en positiv henholdsvis negativ afvigelse på antal passagerer på fx 10 %? Movia bedes vise et beregningseksempel på begge mulige afvigelser (+/-) med angivelse af den justerede sats på 0,50 kr. samt angivelse af den samlede fastholdelsesbetaling baseret på det nye tællesystem. Ligeledes bedes oplyst hvorledes Movia vil foretage justering af sammenligningsgrundlaget mellem det eksisterende og det nye passagertællesystem med en angivelse af hvilke kvartalsvise perioder der vil danne grundlag for justeringen. Kan Movia bekræfte at satsen for én ekstra passager, 1,00 kr., forbliver uændret uanset justering af sammenligningsgrundlaget, idet én ekstra passager uanset tællesystem må skulle afregnes til 1,00 kr.?

Svar på spørgsmål 24

Beregningsmetoden er endnu ikke fastlagt, men Movia vil udligne de effekter et metodeskifte i tællingerne måtte have. Movia forventer, at parallelkøre tællesystemerne i et år med start i 2015 og på denne baggrund beregne en faktor, som kan anvendes til udligning.

8. januar 2015

Ændringer til udbudsmaterialet

Enhed 2

For at undgå at perronpladsen samt sædeafstanden mellem sæderne i den foreste del af bussen bliver for træng på 13,2 m bussen

justeres retningslinjerne til sædekapaciteten på TB3 bussen på enhed

2. Retningslinjerne for antal siddepladser ændres fra 43 til 39 og det accepteres, at det er fremadvendte sæder der reduceres.

Som erstatning ønsker Movia ekstra klapsæder indsat, hvor det er muligt.

22. december 2014

Spørgsmål til udbudsmaterialet

Spørgsmål 23

Afsnit 5.3.2 - Emissioner

Vil Movia bekræfte at ændringen i afsnit 5.3.2 betyder, at hver bus isoleret skal leve op til de i udbudsmaterialet angivne miljøkrav?

Svar på spørgsmål 23

Ja, Movia bekræfter, at hver bus isoleret skal leve op til de i udbudsmaterialet angivne miljøkrav.

11. december 2014

Spørgsmål til udbudsmaterialet

Spørgsmål 22

Er der mulighed for at få oplyst passagertal pr. kvartal i de seneste 3-4 driftsår. (A-busser)

Svar på spørgsmål 22

år	Kvartal	Dagstype	3A	4A	9A
2010	1. kvartal	Alle	1.533.953	2.752.677	
2010	2. kvartal	Alle	1.287.856	2.604.795	
2010	3. kvartal	Alle	1.135.677	2.203.716	
2010	4. kvartal	Alle	1.490.401	2.521.741	
2011	1. kvartal	Alle	1.579.022	2.552.630	
2011	2. kvartal	Alle	1.282.244	2.264.708	
2011	3. kvartal	Alle	1.059.871	2.178.319	
2011	4. kvartal	Alle	1.362.325	2.527.692	
2012	1. kvartal	Alle	1.536.871	2.613.347	
2012	2. kvartal	Alle	1.411.974	2.310.185	
2012	3. kvartal	Alle	1.218.947	2.078.469	
2012	4. kvartal	Alle	1.535.419	2.421.808	
2013	1. kvartal	Alle	1.526.221	2.597.826	102.333
2013	2. kvartal	Alle	1.355.202	2.252.791	1.603.740
2013	3. kvartal	Alle	1.234.260	2.013.441	1.572.467
2013	4. kvartal	Alle	1.468.906	2.514.961	1.712.726
2014	1. kvartal	Alle	1.510.595	3.024.282	1.660.420

2014	2. kvartal	Alle	1.367.369	2.697.413	1.652.443
2014	3. kvartal	Alle	1.160.782	2.437.507	1.490.110

9A blev oprettet som ny linje ultimo marts 2013, hvorfor passagertallet 1. kvartal 2013 er noget lavere end de efterfølgende kvartaler

29. november 2014

Ændringer/præciseringer til udbudsmaterialet

Normalt bliver muligheden for at stille spørgsmål via udbudssiden lukket 10 dage før tilbudsfristen. Da der i forbindelse med afholdelse af forhandlingsmøderne ofte er behov for justeringer/præciseringer, har vi på opfordring besluttet - forsøgsvist - at åbne for muligheden for at stille spørgsmål til disse justering/præciseringer.

Vi er klar over, at man altid kan "falde" over et spørgsmål, som kunne være stillet i den oprindelige spørgeperiode, men det er vigtigt for os at påpege, at åbningen af spørgsmål/svar på nuværende tidspunkt i udbudsprocessen ikke skal danne præcedens for en forskydelse af spørgsmål, der kunne være stillet i den oprindelige spørgeperiode.

Fristen for afgivelse af supplerende spørgsmål vil blive fastlagt, ved den forventede sidste forhandlingsrunde. Det betyder, at fristen for at stille spørgsmål til de eventuelle sidste justeringer/præciseringer, der måtte komme ved sidste forhandlingsrunde vil blive kort, da vi skal overholde fristen for at svare senest 6 dage før afgivelse af de justerede tilbud. (Vær dog opmærksom på, at vi på trods af vores forventning om afslutning af forhandlingerne, kan afholde yderligere forhandlingsrunder, såfremt vi grundet de modtagne tilbud finder grund

hertil.)

Enhed 1 – EL-bus forsøg

Såfremt forsøget med EL-busser bliver gennemført, vil der blive foretaget en forhandling, således at det er Københavns Kommune, som er dem, der betaler for materiel, ladestation og EL-forbruget, også er dem, der opnår besparelsen – eksempelvis kan der være en besparelse på brændstof, hvis kontrakten bliver indgået med dieselbusser.

Enhed 2 – Afløsning ved Bella Centeret

Der er stillet forespørgsel om, hvorvidt der kan gives tilladelse til afløsning ved Bella Centeret. Det kan der godt efter de i udbudsbetingelserne angivne regler for afløsning. Der gøres dog opmærksom på, at Movia ikke har et lokale ved Bella Centeret og ikke påtænker at anskaffe et, hvorfor operatøren selv må håndtere denne udfordring.

Enhed 3 – 13,2 m bus

Jf. spørgsmål 20 har Movia foretaget en prøvekørsel med en 13,2 m bus på linje 9A. Der blev ikke observeret nogen væsentlige problemer og det er derfor muligt at afgive tilbud 13,2 m busser på linje 9A.

Enhed 3 - Elna Munchs Plads / Ålekistevej

Af udbudsmaterialet side 19 fremgår det, at linje 9A kan benytte faciliteten på Elna Munchs Plads. I spørgsmål 13 er der blevet stillet spørgsmål til, hvorvidt det er tilladt med chaufføraftøsning på Ålekistevej, hvortil vi har svaret, at afløsning skal finde sted på Glostrup, men at det på de afkortede ture om aftenen og natten vil være tilladt at afløse på Ålekistevej. Ålekistevej og Elna Munchs Plads er samme facilitet. I forbindelse med afløsning på linje 9A gælder, at der ikke kan afløses på Elna Munchs Plads/Ålekistevej ud over på de i spørgsmål 9 beskrevne tidspunkter.

Reduktion af CO2 udledning

Under forhandlingerne har vi modtaget forskellige forespørgsler til, hvordan man som operatør kan opnå en ekstra CO2 reduktion, hvis f.eks. dieselbussen i sig selv ikke opfylder CO2-kravet jf. SORT. Movia har ingen præferencer i forhold til, hvordan denne udfordring løses, men gør opmærksom på, at der findes en række forskellige løsninger som f.eks. traditionel 2G. biodiesel, 2G. BTL (Biomass To Liquefied), biogas, hybridbusser, elbusser og lignende. Det centrale for Movia er, at den af operatøren præsenterede løsning har en dokumenteret effekt jf. udbudsbetingelsernes afsnit 5. Anvendes der f.eks. biodiesel eller BTL, skal dets CO2 reduktion i forhold til diesel B7 til enhver tid kunne dokumenteres, og det skal ligeledes kunne dokumenteres at

brændstoffet er indkøbt og anvendt. Ved biogas accepteres det, at der købes af Energinet godkendte certifikater. Operatørens løsning skal være beskrevet på busoplysningskemaet, herunder hvordan løsningen tænkes dokumenteret. Spørgsmål herom kan sendes til jkd@moviatrafik.dk.

Der blev også stillet spørgsmål ved, hvorfor vi anvender SORT. For Movia er det nødvendigt, at have et redskab til at få dokumenterede og sammenlignelige CO₂ data for busserne. I denne henseende er SORT på nuværende tidspunkt den eneste tilgængelige metode. SORT er udviklet af UITP og har primært til formål at skabe denne sammenlignelighed. Fra UITPs side har der dog været fokus på at tilstræbe en vis anvendelighed i driften, hvorfor testcyklussen f.eks. inkluderer en tre tons vægtpåvirkning. Movia er godt bevidst om, at sammenligneligheden med virkeligheden imidlertid ikke altid stemmer overens.

Afsnit 5.3.2

Teksten:

CO₂-kravene kan opfyldes ved at anvende dieselbusser, gasbusser, elbusser etc., eller en kombination heraf, der overholder ovenstående krav, eller ved at anvende busser, hvor hele eller en del af brændstoffet medfører en dokumenteret reduktion af CO₂-udledningen. Det er f.eks. muligt at køre på en blanding af almindelig diesel, syntetisk diesel (BTL) eller biodiesel. Ved brugen af brændstof med biomateriale udover de obligatoriske 7 %, skal der anvendes

2. generations brændstof.

Ændres til:

CO2-kravene kan opfyldes ved at anvende dieselbusser, gasbusser, elbusser etc., der overholder ovenstående krav, eller ved at anvende busser, hvor hele eller en del af brændstoffet medfører en dokumenteret reduktion af CO2-udledningen. Det er f.eks. muligt at køre på en blanding af almindelig diesel, syntetisk diesel (BTL) eller biodiesel. Ved brugen af brændstof med biomateriale ud over de obligatoriske 7 %, skal der anvendes 2. generations brændstof.

6. november 2014

Spørgsmål til udbudsmaterialet

Spørgsmål 21

Det fremgår af afsnit 20.4, at man på tilbudsblanketten skal oplyse de nye satser, som skal være gældende, såfremt de ekstraordinære reduktioner i 2019 træder i kraft.

På selve tilbudsblanketten står der under de busafhængige og

køreplantimeafhængige satser ordet "Tillægspriser". Er det tillægspriser eller nye satser, der skal oplyses på tilbudsblanketten?

Svar på spørgsmål 21

Det er nye satser, der skal oplyses på tilbudsblanketten. Der kan enten downloades ny tilbudsblanket eller byderne kan slette ordet "Tillægspriser" under de busafhængige- og køreplantimeafhængige satser for de ekstraordinære reduktionsmuligheder.

30. oktober 2014

Spørgsmål til udbudsmaterialet

Spørgsmål 20

Er der mulighed for at genbruge busserne i enhed 2 ved de planlagte nedskæringer i enhed 3, til trods for den større kapacitet via det er en 13,2 m bus

Svar på spørgsmål 20

Movia udfører en prøvekørsel med en 13,2 m bus på linje 9A. Vi vender tilbage med et svar hurtigst muligt, men kan ikke garantere, at prøvekørslen kan foretages inden fristen for afgivelse af tilbud.

Spørgsmål 19

Vil Movia betragte det som en misligholdelse af kontrakten, såfremt en operatør ikke bemander ophold i henhold til udbudsbetingelserne? Hvilke sanktioner vil Movia bringe i anvendelse såfremt en operatør ikke bemander ophold?

Svar på spørgsmål 19

Movia stiller ikke krav om bemanning af minimumsophold.

Spørgsmål 18

Afsnit 1.4 - Køreplaner og ophold

Vil Movia bekræfte at bestemmelsen om bemandede ophold er opfyldt ift. følgende eksempel:

Ankomsttid 10:00

Layover (buffertid): 10:00 – 10:03

Afstigningstid 10:03 – 10:04

Bussen er ubemandet: 10:04-10:08

Påstigningstid 10:09

Afgangstid 10:10

Svar på spørgsmål 18

Movia kræver ikke at minimumsopholdet er bemandedet. Minimumsopholdet skal opfattes som en del af køreplanen. Operatøren skal sikre, at forsinkelser på op til minimumsopholdet ikke påvirker den efterfølgende afgang. Hvordan operatøren håndterer det i deres vagtplanlægning er op til den enkelte operatør.

I det anførte eksempel er der tilsyneladende ophold nok imellem tur ankomst og tur afgang, som svarer til minimumsopholdet på 5 minutter. Så hvis en forsinket tur ikke påvirker chaufførens mulighed for at afgå til tiden, så vil det vedlagte eksempel være ok.

28. oktober 2014

Spørgsmål til udbudsmaterialet

Spørgsmål 17

Udbudsenhed 3 og 4:

Brugte busser skal ifølge udbudsbetingelserne være EEV busser, men de tvungne overtagne busser i disse udbudsenheder er kun Euro5. Kan MOVIA

bekræfte at disse tvungne overtagne busser, i forhold til emissionskravene, kan køre videre i henholdsvis udbudsenhed 3 og 4, uden at det kræver ændringer af busserne eller til brændstoffet (inkl HC kravene).

Svar på spørgsmål 17

Der kan downloades nye busoplysningskemaer samt busrapporter for busoverdragelsesbusserne på enhed 3 og 4 under menupunktet *Udbudsmateriale*. Busserne er Euro 5, men er programmeret til at kunne opfylde EEV standard. Busserne kan således overholde kravene til EEV, som er beskrevet i udbudsbetingelserne.

24. oktober 2014

Spørgsmål til udbudsmateriale

Spørgsmål 16

Udbudsenhed 5

I Busoplysningskema for tvungne overtagne busser angives emissionsværdierne. De opgivne emissionsværdier for CO overskrides og HC samt PM ser urimeligt lave ud. Er værdierne for HC og PM korrekte? Indebærer de ikke opfyldte CO-emissionskrav at busserne ikke kan bruges i pakke 5?

Svar på spørgsmål 16

Der kan downloades nyt busoplysnings-skema under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Spørgsmål 15

Jf. Udbudsbetingelserne 5.3.2.

Hvorledes definerer MOVIA 2. generations brændstof?

Svar på spørgsmål 15

Movia anser affalds- og biprodukter, som ikke kræver energi at fremstille, og som ikke er potentielle fødevarer, for 2 generations brændstof.

Spørgsmål 14

Afsnit 11.1 - Chaufføruddannelse, afsnit 7 Hvad menes med de nødvendige kvalifikationer til at håndtere konflikter? Movia bedes give eksempler på konkrete kvalifikationer.

Svar på spørgsmål 14

Konflikter kan opstå både i forhold til chaufføren selv, men også kunderne imellem og der kan således være behov for forskellige kvalifikationer i den enkelte situation. Vi forventer, at chaufføren bl.a. har kvalifikationer, så

han/hun kan:

- kan bevare overblikket.
- behandle kunderne med respekt og accept på trods af uenighed.
- søge at berolige kunden og hjælpe kunden videre på vej - frem for at løse konflikten.
- undgå at opildne konflikten.
- have overblik over, i hvilke situationer han/hun har behov for hjælp udefra.

Spørgsmål 13

Jf. Udbudsenhed 3 (9A), er det tilladt med chauffør afløsning på Ålekistevej?

Svar på spørgsmål 13

Der skal på linje 9A afløses i Glostrup. Linjen har imidlertid afkortede ture til Rødovre Centrum om aftenen og Ålekistevej om natten. I disse perioder vil det være tilladt med chaufførafløsning på Ålekistevej

Spørgsmål 12

I hvilken grad forventer Movia at indføre fuld selvbetjening for buspassagere på de linjer, hvor man påtænker at ændre ind- og udstigningsforholdene til det forsøgsprojekt som kører på linje 4A? Påtænkes det eksempelvis at indføre indtjekningsscanner ved indstigningsdøren, så det er muligt for passagerne

selv at tjekke flere ind på samme rejsekort eller skal den funktion forsat udføres af chaufføren?

Svar på spørgsmål 12

Der er endnu ikke udviklet indtjekningsscanner til bus, så passagererne selv kan tjekke flere ind på samme rejsekort. I fald forsøgsprojektet ender med ændret ind og udstigning i A-busserne vil mulighederne for at udvikle indtjekningsscannerne blive undersøgt.

Spørgsmål 11

Afsnit 9 - Kvalitetsstyring Påtænker Movia at ændre nogen af spørgsmålene i kundemålingerne i forhold til chaufførafærd på de linjer hvor der gennemføres ændringer af indstigning og udstigningsforhold?

Svar på spørgsmål 11

Det har i forsøget med 4A vist sig, at kundernes opfattelse af kvaliteten efter en indkøringsperiode holder samme niveau som tidligere. Derfor er der pt ikke planer om at ændre spørgsmålene.

Spørgsmål 10

Afsnit 1.4 - Køreplantimer og ophold Hvordan definerer Movia ordet "omløb"?

Er det korrekt forstået at et omløb begynder ved hver tur og at 2 omløb derfor altid overlapper hinanden?

Svar på spørgsmål 10

I princippet ja.

Spørgsmål 9

Afsnit 1.4 - Køreplantimer og ophold På side 9 midt står: "For linjer i det centrale København sker planlægningen med minimumstid til ophold ved endestationerne på 5 minutter. I specielle tilfælde kan noget af de 5 minutter flyttes mellem endestationerne dog med den forudsætning, at det totale ophold på et omløb er mindst 10 minutter (f.eks. 4 og 6 minutter)." I de medsendte Hastus-filer på 4A starter helårs hverdagsvognløb 22 (vognløbet starter på Svanemøllen St.) en tur kl. 8:47 på Svanemøllen St. Vognløbet ankommer til Lergravsparken 9:51 og har 4 minutters udligningsophold og kører fra Lergravsparken kl. 9:55 med ankomst til Svanemøllen kl. 10:57 efterfulgt af 5 minutters udligningsophold. Dette giver altså et totalt ophold på 9 minutter (4+5). Hvordan stemmer dette tal overens med den citerede tekst som siger at der skal være mindst 5 minutters udligningsophold eller mindst et total ophold på 10 minutter? Der er flere eksempler fra de medsendte Hastus-filer. F.eks. kører 3As hverdagsnatbusdrift med 2 busser som har max. 4 minutters udligningsophold på mindst 7 ture i træk pr. bus

Svar på spørgsmål 9

Der vil være specielle tidspunkter på døgnet og enkelte løbssammensætninger, hvor behovet for de 5 minutters minimumsophold er mindre. Det kan derfor forekomme, at man af hensyn til effektiviteten af vognløbene har koblet turene sammen med mindre end 5 minutter.

Spørgsmål 8

Afsnit 1.4 - Køreplaner og ophold Må man skifte chf v/ ophold kortere end 6 minutter? Det håber vi for ellers bliver det nogle lange vagter. Hvis nej, vil Movia sikre at der altid findes ophold på 6 minutter eller derover på afløsningssteder for hver omgang, således at chf. skift bliver muligt?

Svar på spørgsmål 8

Hensigten med minimums opholdet ved endestationerne er, at det skal opfattes som en forudsætning for at drive køreplanen, således at den efterfølgende tur kan afgang til tiden. Minimumsopholdet skal derfor opfattes som en del af køreplanen. Der kan skiftes chauffør, når bussen ankommer til endestationen. Men der skal i operatørens planlægning tages hensyn til, at bussens ankomst kan variere i op til det, som svarer til minimumsopholdet.

Spørgsmål 7

Afsnit 1.4 - Køreplaner og ophold Skal man forstå det sådan at

udligningsophold op til 5 minutter "blot" skal være bemandedt Hvis nej, bedes præciseret hvordan det skal forstås.

Svar på spørgsmål 7

Hensigten med minimums opholdet ved endestationerne er, at det skal opfattes som en forud-sætning for at drive køreplanen, således at den efterfølgende tur kan afgang til tiden. Minimumsopholdet skal derfor opfattes som en del af køreplanen. Der kan skiftes chauffør, når bussen ankommer til endestationen. Men der skal i operatørens plan-lægning tages hensyn til, at bussens ankomst kan variere i op til det, som svarer til minimumsopholdet.

Spørgsmål 6

Afsnit 1.4 - Køreplaner og ophold Skal man forstå det som at ved udligningsophold over 5 min skal mindst 5 minutter være bemandedt? Hvis nej, bedes præciseret hvordan det skal forstås.

Svar på spørgsmål 6

Hensigten med minimums opholdet ved endestationerne er, at det skal opfattes som en forud-sætning for at drive køreplanen, således at den efterfølgende tur kan afgang til tiden. Minimumsopholdet skal derfor opfattes som en del af køreplanen. Der kan skiftes chauffør, når bussen ankommer til endestationen. Men der skal i operatørens planlægning tages hensyn til, at

bussens ankomst kan variere i op til det, som svarer til minimumsopholdet.

Spørgsmål 5

Afsnit 1.4 Køreplantimer og ophold - udligningsophold Tænkte eksempler på ophold / skift. Hvilke af disse finder Movia vil være "lovlige": a. Bus ankommer til slut 10:00 og skal afgang 10:04 i. Kan der skiftes chf? ii. Kan chf. skift se ud som følger: 1. Afgående chf går af 10:02 2. Ankomne chf går på 10:02 b. Bus ankommer til slut 10:00 og skal afgang 10:10 i. Kan der skiftes chf? ii. Kan chf. skift se ud som følger 1. Afgående chf går af 10:04 2. Ankomne chf. går på 10:09 c. Bus ankommer til slut 10:00 og skal afgang 10:10 i. Kan der skiftes chf? ii. Kan chf. skift se ud som følger 1. Afgående chf går af 10:01 2. Ankomne chf. går på 10:06

Svar på spørgsmål 5

Der kan skiftes chauffør, når bussen ankommer til endestationen. Men der skal i operatørens plan-lægning tages hensyn til, at bussens ankomst kan variere i op til det, som svarer til minimumsopholdet. Det er op til den enkelte operatør, hvordan det skal udmønte sig i deres planlægning.

Spørgsmål 4

Afsnit 1 - Udbuddets omfang Hvilke dokumentationskrav er der for

operatørerne i forhold til at dokumentere en pålidelighed under 80% i en 3 måneders periode? Har Movia særlige krav til denne dokumentation?

Svar på spørgsmål 4

Movia forestiller sig en minimumsdokumentation, hvor pålideligheden er opgjort på månedsniveau med en stikprøve på mindst 60%. Denne dokumentation skal, på forespørgsel af Movia, kunne brydes ned på turniveau. Movia følger løbende med i pålideligheden på de linjer, som har installeret TaleDataRadio udstyr.

Spørgsmål 3

Afsnit 1.4 - Køreplaner og ophold På side 9 midt står: "For linjer i det centrale København sker planlægningen med minimumstid til ophold ved endestationerne på 5 minutter. I specielle tilfælde kan noget af de 5 minutter flyttes mellem endestationer-ne dog med den forudsætning, at det totale ophold på et omløb er mindst 10 minutter (f.eks. 4 og 6 minutter)." Hvor kort forventer Movia at ét udligningsophold kan blive i de specielle tilfælde hvor summen af to ophold mindst skal give 10 minutter

Svar på spørgsmål 3

Vi forventer ikke at går under en 7 – 3 fordeling.

Spørgsmål 2

Afsnit 1 - Udbuddets omfang Såfremt en linje henover driftsdøgnet har både færre end 6 afgang i timen og 6 eller flere afgang i timen (fx. 3A) hvilken regel for pålidelighed falder linjen så ind under?

Svar på spørgsmål 2

Så vil det være køreplanoverholdelse ved tjekpunkterne på alle ture på -1 til +5 minutter.

Spørgsmål 1

Afsnit 2.3.11 - Indeklima og ruder Movia kræver at indetemperaturen i bussen skal ligge mellem 18 og 22 grader celsius. Hvornår på vog nløbet, set i relation til hvornår bussen kører ud fra garagen, forve nter Movia dette opnået d a det i k olde perioder kan betyde unødigt lang tomgangstid på anlægget før bussen forlader dette, såfremt temperaturen skal være opnået ved bussens ankomst til første stoppested.

Svar på spørgsmål 1

Movia er opmærksom på udfordringen med at få bussen varmet op, og ønsker naturligvis ikke unødigt tomgang på garageanlægget. Som udgangspunkt skal temperaturen, når bussen er i drift, ligge mellem 18-22, men vi er

opmærksomme på at det i nogle tilfælde ikke kan opnås direkte fra vores løbets start. Movia arbejder på at finde en måde at håndtere udfordringen på, så der bliver helt klare retningslinjer for, hvornår temperaturintervallet 18-22 skal være opnået.

Ændringer til udbudsmaterialet

Afsnit 6.3.6 Nyt Realidssystem

Kravspecifikation til den nye realidssystem kan downloades fra menupunktet Udbudsmateriale, Andet

Afsnit 1.6.5 udbudsenhed 5

Teksten:

Bemærkninger: Linjerne 801A, 802, 803, 91N, 340, 345 og 347 er planlagt med 2 minutters minimums endestationsophold.

Ændres til:

Bemærkninger: Linjerne 801A, 802, 803, 90N, 340, 345 og 347 er planlagt med 2 minutters minimums endestationsophold.

Afsnit 15.1 Regulering af de månedlige satser

Teksten:

Prisindeks for indenlandsk vareforsyning (DS PRIS 11,87 – Maskiner og værktøjer – I alt), 9% i januar 2008

Ændres til:

Prisindeks for indenlandsk vareforsyning (DS PRIS 11 – Køretøjer og dele dertil – I alt), 9% i januar 2008

Afsnit 8.1 Chaufførfaciliteter, Administration

Teksten:

Nærmere oplysninger om faciliteterne kan ses under de enkelte udbudsenheder i afsnit 1.6.x, her-under oplysninger om størrelsesordenen af de samlede løbende driftsudgifter operatørerne har haft pr. år samt et gennemsnit over de udgifter Movia har haft til faciliteten i perioden 2012 og 2013, ud fra hvilke operatøren kan estimere fremtidige omkostninger. De udgifter, der er angivet i afsnit 1.6.x er ikke entydige, og kan variere fra år til år.

Ændres til:

Nærmere oplysninger om faciliteterne kan ses under de enkelte udbudsenheder i afsnit 1.6.x, her-under oplysninger om størrelsesordenen af de samlede løbende driftsudgifter operatørerne har haft pr. år samt et gennemsnit over de udgifter Movia har haft til faciliteten pr. år i perioden 2012

og 2013, ud fra hvilke operatøren kan estimere fremtidige omkostninger. De udgifter, der er angivet i afsnit 1.6.x er ikke entydige, og kan variere fra år til år.

Teksten:

Omkostningerne til drift og vedligehold af chaufførfaciliteten er ikke en integreret ydelse i forhold til hovedydelsen i udbuddet, men vil blive betalt særskilt. Beløbet vil blive afregnet kvartalsvis i henhold til en af operatøren udstedt faktura, hvoraf momsandelen vil fremgå. Det på tilbudsblanketten tilbudte beløb, skal være incl. moms.

Ændres til:

Omkostningerne til drift og vedligehold af chaufførfaciliteten er ikke en integreret ydelse i forhold til hovedydelsen i udbuddet, men vil blive betalt særskilt. Beløbet vil blive afregnet kvartalsvis i henhold til en af operatøren udstedt faktura, hvoraf omkostningen pr. facilitet samt momsandelen vil fremgå. Det på tilbudsblanketten tilbudte beløb, skal være incl. moms.

Afsnit 14.3 Betalingsbetingelser i forbindelse med udgået kørsel

Teksten:

Movia er i samarbejde med vejmyndighederne ansvarlig for, at kørslen under normale forhold (se afsnit 10.1) kan gennemføres som anført i køreplanerne,

og har pligt til at drøfte eventuelle afvi-gelser med operatøren. Med normale forhold menes normale danske vejr- og vejforhold, dvs. at de anviste ruter, når der ses bort fra vejarbejder og lignende, er farbare og egnede til buskørsel.

Ændres til:

Movia er i samarbejde med vejmyndighederne ansvarlig for, at kørslen under normale forhold (se afsnit 10.1) kan gennemføres som anført i køreplanerne, og har pligt til at drøfte eventuelle afvi-gelser med operatøren.

Afsnit 17.1 Tildelingskriterier

Teksten:

Tilbudsprisen, som dækker en kontraktperiode på 6 år (se punkt 33 – er det sådan du tænkte?), angives på tilbudsblanketten og er i det enkelte tilbud opdelt i:

Ændres til:

Tilbudsprisen angives på tilbudsblanketten og er i det enkelte tilbud opdelt i:

Kontrakten §19 stk. 5

Teksten:

- Såfremt der foreligger mangelfulde vognløbsbeskrivelser eller anden aftalt beskrivelse (500 kr. pr. dag pr. vognløb eller pr. driftsenhed som afleveringsfristen er overskredet). Omvendt vil Movia ved for sen aflevering af afregningsvognplaner yde godtgørelse til operatøren, jf. afsnit 19 i bilag A.

Ændres til:

- Såfremt der foreligger mangelfulde vognløbsbeskrivelser eller anden aftalt beskrivelse (500 kr. pr. dag pr. vognløb eller pr. driftsenhed som afleveringsfristen er overskredet). Omvendt vil Movia ved for sen aflevering af afregningsvognplaner yde godtgørelse til operatøren, jf. afsnit 20 i bilag A.

Kontrakten §19 stk. 8

Teksten:

Såfremt rengøringen, renholdelsen samt vedligeholdelsen i Movias chaufførfaciliteter er klart util-fredsstillende, har Movia ret til at foretage følgende modregning i betalingen:

- 2.000 kr. pr. konstateret tilfælde

Ændres til:

Såfremt rengøringen, renholdelsen samt vedligeholdelsen i Movias chaufførfaciliteter er klart util-fredsstillende, har Movia ret til at foretage følgende modregning i betalingen:

- 2.000 kr. pr. konstateret tilfælde pr. dag

Afsnit 8.4.1 Indvendig vedligeholdelse

Teksten:

Operatøren overtager pligten til løbende indvendig vedligeholdelse, herunder fornyelse og vedligeholdelse som følge af almindelig slid og ælde af gulve, vinduer, vægge, lofter og de i det lejede værende installationer mv., herunder vedligeholdelse af de synlige installationer til faciliteternes forsyning med el, varme, vand samt afløb.

Ændres til:

Operatøren overtager pligten til løbende indvendig vedligeholdelse, herunder fornyelse og vedligeholdelse som følge af almindelig slid og ælde af gulve, vinduer, vægge, lofter og installationer mv., herunder vedligeholdelse af de synlige installationer til faciliteternes forsyning med el, varme, vand samt afløb.

17.1.2 Kvalitet af drift – 35%

Teksten:

Tilbudsgiver kan afgive tilbud på kvalitetsindeks på op til 1.000. Da Movia ikke anser at det er realistisk at opnå et kvalitetsindeks på 1.000 i driften tages der

højde for dette i forbindelse med evalueringen af tilbuddene. Tilbud med kvalitetsindeks på 860 – 1.000 vurderes ens. Såfremt vi modtager tilbud med et højere kvalitetsindeks end 860, vil der blive foretaget en justering.

Ændres til:

Tilbudsgiver kan afgive tilbud på kvalitetsindeks på op til 1.000. Da Movia ikke anser at det er realistisk at opnå et kvalitetsindeks på 1.000 i driften tages der højde for dette i forbindelse med evalueringen af tilbuddene. På enheder med minimumskrav på 800, vurderes tilbud med kvalitetsindeks på 850 - 1.000 ens. På enheder med minimumskrav på 810, vurderes tilbud med kvalitetsindeks på 860 – 1.000 ens. Såfremt vi modtager tilbud med et højere kvalitetsindeks end henholdsvis 850 og 860, vil der blive foretaget en justering.