

## Spørgsmål og Svar

Vejledning

Nedenfor følger Movias løbende besvarelse af spørgsmål til udbuddet samt eventuelle ændringer. Alle svar på spørgsmål samt ændringer er hermed en del af udbudsvilkårene.

### 21. januar 2011

Rettelser til udbudsmaterialet

Nye vognplaner for linje 350S i udbudsenhed 6 kan downloades under menupunktet *Udbudsmateriale* under 3. Vognplaner, publikumskøreplaner mm.

### 19. januar 2011

Rettelser til udbudsmaterialet

Idet der henvises til tidligere ændring vedr krav om 15 m busser på udbudsenhed 4, ændres kravet således, at reservebusserne på denne enhed gerne må være 13,7 m busser.

Der er nye personaleoplysninger for enhed 15. Skema kan downloades fra menupunktet *Udbudsmateriale* 6. Personaleoplysninger.

### 17. januar 2011

Tilføjelse og rettelser til udbudsbetingelserne

Til afsnit 19 er tilføjet et nyt underafsnit, afsnit 19.4, omhandlende mulighed for yderligere bonus for flere passagerer. Afsnittet kan ses under menupunktet *Udbudsmateriale* under 1. Udbudsbetingelser med bilag.

Der er tilføjet yderligere klagepunkter til listen; 30.01 og 30.02, begge omhandlende klager med rejsegaranti. De kundeførelser, der falder ind under rejsegarantien, vil blive medtalt i opgørelsen af evt. bod, da disse ikke vil fremgå under de øvrige punkter. Såfremt operatøren ikke kan tages til ansvar for klager under dette punkt, vil de ved henvendelse til Movia Backoffice blive trukket ud af opgørelsen. En ny udgave af bilag 5 kan ses under menupunktet *Udbudsmateriale* under 1. Udbudsbetingelser med bilag - 5. Nyt bilag 5.

Som annonceret på de nyligt afholdte forhandlingsmøder er det et krav, at der på udbudsenhed 4 (linjerne 150S, 173E, 20E og 95N) - i stedet for 13,7 m busser - bydes med busser, som har en længde på ca 15 m.

Busserne skal overholde de betingelser, som er angivet i udbudsmaterialet fsva 15 m busser.”

## 3. januar 2011

### Rettelser til udbudsmaterialet

Under menupunktet *Udbudsmateriale* kan der downloades nye tekst- (c2) og hastusfiler (b2) for enhed 10 og 12, som er inklusiv kilometer.

Af vognplanerne for enhed 6 fremgår det ikke, at Herlev, der anvendes som pauselokale, er tjekpunkt. Senest den 17. januar 2011 vil der blive lagt nye vognplaner på udbudssiden for enhed 6, hvoraf det fremgår, at Herlev er tjekpunkt.

## 21. december 2010

### Rettelser til udbudsmaterialet

3. december 2010 blev der lagt nye afregningsark på udbudshjemmesiden for enhederne 4, 6, 10 og 12. For enhed 10 og 12 var der fejl i kilometertantalet, hvorfor der kan downloades et nyt afregningsark for de 2 enheder fra menupunktet *Udbudsmateriale* (a2. *Afregningsark*).

Ændringerne bedes indregnet i forbindelse med næste justering af tilbud.

## 8. december 2010

### Rettelser til tidsfrist

Under henvisning til de tidligere fremsendte ændringer i vognplanerne på en række af de linjer, som indgår i udbud A8, har Movia besluttet at forlænge tilbudsfristen i 2. runde med 2 dage, således at:

planlagt aflevering den 13.12.2010 kl 12.00 ændres til den 15.12.2010 kl 12.00,  
planlagt aflevering den 14.12.2010 kl 12.00 ændres til den 16.12.2010 kl 12.00 og  
planlagt aflevering den 15.12.2010 kl 12.00 ændres til den 17.12.2010 kl 12.00.

## 7. december 2010

### Rettelser til udbudsbetingelserne

#### *Enhed 10*

Movia arbejder pt. på en løsning for et pauselokale ved Bellacenteret. Pauselokalet forventes på plads ved driftsstart. Forventede driftsomkostninger er kr. 115.000,- og forventet andel af driftsomkostningerne er 100%.

#### *Afsnit 21.4*

Det er besluttet, at de to underpunkter i klagesystemet 6.6 Ekstraordinære driftsforstyrrelser - vejrlig/optog m.m. samt 8.6 Generelle uregelmæssigheder ikke skal medtages i opgørelsen af evt. bod. Et revideret bilag 5 med oversigten over klagepunkter kan findes under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Vi er opmærksomme på, at denne ændring har betydning for antallet af klager i udgangspunktet, men da forskellen er minimal, vælger vi ikke at ændre dette.

Klager, som er registreret under klagepunkter, der medtages i opgørelsen, men hvor operatøren ikke er direkte ansvarlig, eller det kan dokumenteres, at klageren har uret, er Movia Backoffice villig til at vurdere særskilt.

## 3. december 2010

### Rettelser til udbudsbetingelserne

Nye vognplaner (Hastus og tekstfiler) for enhederne 4, 6, 10 og 12 kan downloades fra menupunktet *Udbudsmateriale*.

## 2. december 2010

### Rettelser til udbudsbetingelserne

Pakke 4: Linje 173E forøges med flere ture og 2 busser. Totalt på pakken bliver det 31 busser fordi den ene bus på 20E er indarbejdet i udvidelsen og 68.882 køreplantimer.

Pakke 6: Linje 350S forøges med flere ture og 2 busser. Totalt på pakken bliver det 30 busser og 114.594 køreplantimer.

Pakke 10: Linje 36 ændres og forøges med 1 bus. Totalt på pakken bliver det 20 busser og 71.407 køreplantimer.

Pakke 12: Linje 22 ændres og reduceres med 1 bus. Totalt på pakken bliver det 5 busser og 23.304 køreplantimer.

Da ferieplanerne for 173E og 350S ikke er lavet, har jeg skønnet timer og km i afregningsarket.

Se ændringerne i afregningsarket, som kan downloades under menupunktet *Udbudsmateriale*.

#### Ændring af personalefaciliteter

På linje 22 skal Herlev station skiftes ud med Husum Torv, mens Herlev station omvendt skal tilføjes med linje 350S. Skønnede driftsudgifter for linje 22 på Husum Torv er 20 %. Skønnede driftsudgifter for linje 350S på Herlev station er 45 % dog afhængig af, om pauser afholdes på Herlev station eller Husum Torv. I den forbindelse skal understreges det, at der endnu ikke er et tjekpunkt på Herlev station på linje 350S i den foreløbige plan, men det vil komme, når den endelige plan skal laves. Selv om linje 350S ikke længere vil have afkortede ture til Husum Torv, kan der stadigvæk skal accepteres afløsning her.

## 11. november 2010

### Rettelse til udbudsbetingelserne

For at overholde svarfristen er tilbudsfristen hermed udsat én dag, så den nu er

**Onsdag, den 17. november kl. 12:00**

### Spørgsmål/Svar

#### **Spørgsmål 61**

Er der krav om aircondition på A-buslinjerne i Køge i udbudsenhed 21?

#### Svar på spørgsmål 61

Ja, specifikke krav til A-busser gælder også for A-buslinjerne i Køge i udbudsenhed 21.

#### **Spørgsmål 60**

Afsnit 4.4 – Miljøforhold – Miljøsyn samt Bilag 2, Afsnit 2.2.1 – Miljøsyn:

Skal busser der oprindeligt var leveret som Euro 4 med OBD system, og dermed ikke er omfattet af eksternt miljøsyn – efter en fabriksopgradering med originale Euro 5 dele og stadig med fabriksmonteret OBD,

derefter til eksternt miljøsyn?

#### Svar på spørgsmål 60

For køretøjer der komplet ombygges fra en Euro-norm til en anden med udelukkende originale dele i hht. leverandørens vejledning, betragter Movia ikke ombygningen som en "efter-montering", men som en "ombygning" i stil med nyt stole-arrangement eller lignende.

Bussens data vil i givent fald skulle tilrettes tilsvarende i Busdatabasen og registreringsdata.

Det kvalitetsmæssige omfang heraf betragtes derfor som noget der kan sidestilles med originalt udstyr. Derfor gælder der selvfølgelig heller ikke krav om tilbagevenden det hidtidige miljøsyn, såfremt OBD-udlæsning var mulig både før og efter ombygningen, følges de samme regler.

#### **Spørgsmål 59**

Afsnit 16.1 – Lønmodtagernes retsstilling ved virksomhedsoverdragelse:

I forbindelse med afskedigelse af medarbejdere påhviler det arbejdsgiver at udrede en lønkompensation på kr. 5.000, 10.000 eller 15.000 af anciennitet. Påregner Movia at betale for denne i forbindelse med ekstraordinære reduktioner i kørslen og/eller kompenserende kørsel.

#### Svar på spørgsmål 59

Nej. – Eventuelle udredninger af lønkompensation i forbindelse med en operatørs afskedigelse af chauffører er alene operatørens ansvar.

#### **Spørgsmål 58**

I forlængelse af svaret på spørgsmål 3 ønskes følgende uddybet:

I forlængelse af Movias svar på ovennævnte spørgsmål finder Movia det så i overensstemmelse med principperne om ligebehandling, ikke-forskelsbehandling og gennemsigtighed, at en evt. optimering af antallet af driftsbusser mellem den udbudte kørsel og den kørsel nuværende operatører har i forvejen kun kommer Movia til gode på bekostning af operatørerne? Operatørerne får herved en mindre avance som følge af et reduceret antal driftsbusser, hvilket betyder at forholdet mellem antallet af driftsbusser og reservebusser ændres således at der ikke er det samme indtægter/antal driftsbusser til at betale reservebus kapaciteten

#### Svar på spørgsmål 58

Hvorvidt en optimering af antallet af driftsbusser i kontraktperioden er en økonomisk fordel for operatøren eller Movia kan ikke besvares.

Færre driftsbusser vil også betyde færre reservebusser.

Endelig anser Movia ikke dette forhold mellem operatøren og Movia i kontraktperioden som et udbudsretligt spørgsmål om ligebehandling og gennemsigtighed m.v.

#### **Spørgsmål 57**

I forlængelse af svaret på spørgsmål 7 ønskes følgende afklaret:

Vi noterer os at Movia i tilbudet ønsker at fastholde den nuværende model med viderefakturering mellem operatørerne, i stedet for at knytte rengøringspligten af hvert pauselokale til en bestemt linje, som det er praksis uden for HUR-området.

Er Movia bekendt med at denne faktureringsopgave er administrativt tung og via timeprisen formentlig koster Movia i omegnen af 5 årsværk.

Vil movia være indstillet på at gå i dialog om en anden og mindre administrativ tung model til fremtidige udbud?

#### Svar på spørgsmål 57

Ja, vi er altid indstillet på at tage en dialog om at forbedre systemet, hvis det er en fordel for alle parter.

#### **Spørgsmål 56**

I forlængelse af svaret på spørgsmål 14 ønskes følgende uddybet:

1. Er Movia opmærksom på at K-faktor beregningen kan betyde en forskel i indtægten på mere end 10 %?  
Mener Movia ikke på denne baggrund at K-faktor beregningen skal udarbejdes ved hvert køreplansskifte?  
Hvis nej, skal vi udbede os en kommentar om årsagen, idet det forekommer operatøren urimeligt, at man ikke opgør per planskifte, og dermed afspejler en evt. mindre effektiv sommerplan.  
Især når alle data til beregningen (tillægstiden og dagsfordelingen) ser ud til at foreligge elektronisk i forvejen, så der ikke er en væsentlig ulempe for Movia i at opgøre K-faktoren til hvert planskifte.
2. Hvis Movia fastholder at K-faktoren ikke opgøres til hvert planskifte, må det formodes at operatørerne er nødt til at hæve deres risikotillæg, til dækning af de omkostninger som ikke kan fjernes ex. ved overgang til sommerferieplan, (ex. hvis en køreplan bliver mindre effektiv, med flere små ophold som kræver ekstra chaufføromkostninger, men prisen er den samme fordi der ikke bliver beregnet K-faktor).  
For at imødegå dette, er Movia da indstillet på at kompensere operatørerne for væsentlige omkostninger grundet manglende K-faktor beregning ved et køreplansskifte?

(Spørgsmålet er opdelt af Movia)

#### Svar på spørgsmål 56

1. Movia har ved udarbejdelsen af modellen forsøgt at indarbejde en regulering for produktionen af timer henover døgnet, så den svarer til operatørens udgifter. Movia vurderer, at en årlig regulering vil være tilstrækkelig.
2. Nej.

#### **Spørgsmål 55**

I forlængelse af svaret og eksemplerne i spørgsmål 29 ønskes følgende uddybet:

1. I det ene eksempel forlænges afregningsperioden for bonus med 2 måneder således af den samlede afregningsperiode ved kontraktsslut er 14 måneder. I det andet eksempel sker der særskilt afregning af bonus ved kontraktsslut for de sidste 10 måneder. Hvad er skilletidspunktet, i måneder, mellem forlængelse og særskilt afregning og hvorfor sker der ikke særskilt afregning uanset hvor mange måneder ind i det år hvor kontrakten udløber bonussen skal opgøres?
2. I alle de viste eksempler anføres score tilfredshedspoint til det samme (82,5). Betyder dette at det er samme tilfredshedspoint som anvendes i forlængelsesperioden som der blev opnået i sidste fulde måleperiode eller anvendes der de for forlængelsesperioden særskilt opnåede tilfredshedspoint for

beregning af bonus for forlængelsesperioden? Hvordan adskiller dette forhold sig i førnævnte eksempler med henholdsvis forlængelse af bonusperioden med 2 måneder og særskilt afregning for 10 måneder?

#### Svar på spørgsmål 55

1. Skilletidspunktet er 6 måneder, er perioden kortere end 6 måneder så forlænges foregående år med x antal måneder og dage. Er perioden længere end 6 måneder, så laves ny en selvstændig beregning. Til den nye periode i det nye år, skal der bruges en minimums mængde data, for at sikre datavaliditeten.
2. Normalperiode + forlængelsesperiode skal ses som en sammenhængende periode, hvor tilfredspoint er udregnet for den angivne periode (samme beregning som normalt, dog er perioden forlænget med x antal måneder/dage). Under forudsætning af kvaliteten og servicegrad er ens hele i hele kontraktforløbet, så vil der i perioden med 14 måneder blive udbetalt/modregnet i forholdet 14/12 dele, for perioden på 10 måneder vil blive afregnet med 10/12 dele. Kontraktsummen følger proportionalt perioden. Ved perioder over 6 måneder laves særskilt beregning, som ved normale helårsperioder.

#### **Spørgsmål 54**

I forlængelse af svarene på spørgsmål 41 og 42 ønskes følgende uddybet:

1. Vil Movia afvise en klage såfremt operatøren gennem et af operatøren monteret system fx videoovervågning, Sirius eller anden dokumentation kan modbevise denne?
2. Såfremt en kundeklage af Movia kategoriseres i 2 eller flere klagepunkter vil klagen da tælle som 1 eller flere klager?
3. Såfremt en passager klager på vegne af en anden passager som ikke selv har klaget tæller denne klage så med?

#### Svar på spørgsmål 54

1. Hvis en klage skal modbevises ved hjælp af fx Sirius vil vi forlange dokumentation fra operatøren. Billeder fra videoovervågning vil kunne benyttes, hvis det sker i overensstemmelse med persondatalovens regler. Desuden er der ikke lyd på videooptagelserne, så de vil under alle omstændigheder kun kunne benyttes i begrænset omfang.
2. Den vil tælle som flere klager. En kunde kan godt have mere end én klage.
3. Ja.

#### **Spørgsmål 53**

I forlængelse af svaret på spørgsmål 44 ønskes følgende uddybet:

I forlængelse af Movias svar på ovennævnte spørgsmål bedes Movia forklare hvilke principper, der ligger bag den måde, hvorpå Movia puljer enheder sammen i forhold til de kontrakter, som indgås med operatørerne, da der principielt kan blive tale om en væsentlig ændring af forudsætningerne i udbudsbetingelserne til A8.

#### Svar på spørgsmål 53

Hvorledes den endelige og samlede tildelte kørsel efterfølgende pakkes og fordeles i de enkelte kontrakter

anses ikke for at være en væsentlig ændring af forudsætningerne for udbudsgrundlaget.

## **Spørgsmål 52**

I forlængelse af svaret på spørgsmål 45 ønskes følgende uddybet:

I forlængelse af Movias svar på ovennævnte spørgsmål, mener Movia så, at det er i overensstemmelse med udbudsreglerne, at kørsel tildelt i henhold til udbudsbetingelserne for A8 efterfølgende kan flyttes til kontrakter, der er indgået på baggrund af andre udbudsbetingelser indeholdende andre forudsætninger og vilkår?

Hvordan vil Movia eksempelvis sikre, at prisen og kontraktperioden for den kørsel, som flyttes, forbliver uændret i den kontrakt, hvor kørslen fremadrettet skal være?

Vil Movia kompensere operatøren, hvis kørslen flyttes til en kontrakt med en lavere pris?

Vil Movia tidsmæssigt begrænse den kørsel, som flyttes, hvis kontrakten, som kørslen flyttes til, har ophør på et senere tidspunkt, således det sikres, at kørslen jævnlige og minimum med 12 års mellemrum bliver udsat for konkurrence?

Har Movia med de beskrevne udbudsbetingelser mulighed for at flytte en pakke fra en kontrakt til en anden kontrakt og herigennem undgå at betale den faste betaling, der oprindeligt var knyttet til denne pakke?

### Svar på spørgsmål 52

Movia har allerede i udbudsmaterialet varslet og taget forbehold for disse eventuelle flytninger af kørsel fra en kontrakt til en anden.

Der kan henvises til besvarelsen af spørgsmål 45.

Movia er meget opmærksom på, at al kørsel med passende mellemrum konkurrenceudsættes.

## **Spørgsmål 51**

Bilag 3, Afsnit 3.3.4 – Nyt billet- og billetteringssystem (rejsekort):

Vedr. rejsekort opstarts rutine:

Er Movia opmærksom på at der er en ikke uvæsentlig omkostning forbundet med det nye rejsekort?

Hvordan forestiller Movia sig at operatører der ingen erfaring har hermed skal tage højde for denne i tilbuddet?

Eksempelvis kan det nævnes at der typisk går 5 min. til at logge på systemet og downloade data om morgenen, hvilket kræver ekstra opstarter-rutine eller mertid til chaufførerne udelukkende grundet rejsekortet.

### Svar på spørgsmål 51

Vedr. pålogging om morgenen:

Den periode, hvor bussen skal være på garagen er ikke 5 minutter, men på en normal morgen ikke mere end 30-40 sekunder.

Hvis en chauffør starter med at tænde for hovedafbryderen, når han kommer ind i bussen, er Rejsekortsystemet færdig med sin opdatering længe inden bussen er klar til at køre fra garagen. Resten af tiden op til de 3 - 4 minutter, der går med opstarten er internt i bussens udstyr. Man kan altså under normale omstændigheder roligt lade tingene "passe sig selv".

Skulle bussen af én eller anden grund forlade garagen inden synkroniseringen mod back-office er gennemført, sker der ikke noget ved det. Bussen er driftsklar alligevel, blot kan der mangle f.eks. de nyeste spærrelister etc.



## Spørgsmål 50

Bilag 3, Afsnit 3.3.4 – Nyt billet- og billetteringssystem (rejsekort):

Vedr. rejsekort kontantsalg og afregning:

Som operatør noterer vi os at Movia pt. har indstillet brugen af kontantsalgsfunktion, og har bedt os køre videre med det gule kontant-billetsystem. Vi må formode at det skal ses som erkendelse af, at der er væsentlige omkostninger forbundet med at håndtere kontantsalg via rejsekort samt håndtere 2 billetsystemer samtidig.

Som operatør vil vi i den forbindelse høre om Movia vil fastholde det gule kontantbilletsystem i hele kontraktperiode, eller om rejsekortet skal overtage kontantsalg i kontraktperiode?

Som operatør ser vi ekstraomkostninger i form af ekstra afregningstid til chaufførerne samt enten ekstra kontorpersonale til manuel afregning eller investering i pengeautomat/omstilling af samme.

Hvordan vil Movia kompensere for ekstraomkostninger – dels i overgangsfasen og dels fremadrettet?

### Svar på spørgsmål 50

Movia har IKKE indstillet brugen af kontantbilletsalgsfunktionen, men har for Roskildes vedkommende på forespørgsel accepteret, at chaufførerne (eller Arriva som sådan) selv kan vælge hvilket system, de vil anvende til billetter. Dette er begrundet i at rejsekort-busserne i Roskilde, som en oprindelig del af Pilotområdet, kører i vognløb på såvel Rejsekortruter som ruter uden Rejsekort.

I Vest (VT), som er det eneste sted, hvor Rejsekortet er i fuld geografisk drift, skal billettering udelukkende ske med rejsekortsystemet. De eksisterende billetmaskiner fjernes så snart det er praktisk muligt.

I Roskilde vil vi overgå til tilsvarende drift, når Rejsekortet tages i drift i Hovedstadsområdet, forventeligt i 2011/12.

## 2. november 2010

### Ændringer til udbudsbetingelserne

*Bilagsafsnit 2.1.2, s. 143*

I listen over udbudsenheder efterfølgende teksten "På følgende enheder er det tilladt operatøren at indsætte busser med færre døre, såfremt dette kan begrundes i valg af materiel med en miljø- eller sikkerhedsmæssig fordel", udgår udbudsenhed 8 i første bullit. Derimod tilføjes udbudsenhed 14.

## 29. oktober 2010

### Ændringer til udbudsbetingelserne

I busoplysningskemaet beder Movia om oplysninger vedr. *polstring i hht. 93/37/EF*. Dette er forkert og rettes derfor til *polstring i hht. 96/37/EF*. Nyt Skema 5 - busoplysningskemaet downloades under menupunktet *Udbudsmateriale*.

### *Kontrakten §20*

Punktet "For sen indberetning om driftsuregelmæssigheder, hvilket betyder mere end 10 minutter, jf. bilag A, afsnit 9" rettes til "For sen indberetning om driftsuregelmæssigheder, jf. bilag A, afsnit 9

## Spørgsmål/Svar

### **Spørgsmål 49**

Side 144 bilag 2 omhandler udskiftning til bedre miljøbusser end kendt i dag, specifikationer på disse er ukendte. Indenfor hvilket tidsrum i kontraktperioden kan denne udskiftning foretages, skal det specificeres, eksempelvis med; udskiftes i tidsrummet 2-3 år efter kontraktstart, eller kan det ske i hele kontraktperioden?

Hvilke delelementer kan man afvige fra udbudsmaterialet med? Er der ufravigelige krav ud over miljønorm?

Er udskiftning til nye busser på grund af miljøforbedringer omfattet af bod, såfremt den nye teknologi ikke er udviklet som forventet, og busudskiftningen forsinkes?

#### Svar på spørgsmål 49

Movia vil til enhver tid tillade indsættelse af miljømæssigt bedre materiel, forudsat at det i øvrigt følger udbudsbetingelserne, inklusive de nedenfor nævnte undtagelser for den konkrete enhed. Hvis senere indsættelse af mere miljøvenligt materiel skal indgå i tildelingen, skal der i tilbuddet opgives en konkret startdato for dette nye materiel (skema 1).

De eneste to ting der nævnes som mulige afvigelser for disse enheder, når der indsættes mere miljøvenligt materiel, er sæde-opstilling og dør-arrangement. Evt. yderligere afvigelser vil indgå under forhandlingen.

Ja, ved forsinket levering gælder de normale bodsbetingelser.

### **Spørgsmål 48**

Hvad sker der, hvis der ændres i en kontrakt med forskellige bustyper?

#### Svar på spørgsmål 48

Hvis ændringen betyder, at der skiftes bustype, vil dette alene kunne ske efter en forhandling.

### **Spørgsmål 47**

Spørgsmål vedrørende pakke 4, verserer der, eller verserer der ikke fagretslige sager, ifald ja hvilke?

#### Svar på spørgsmål 47

Det er ikke over for Movia oplyst, at der specielt omkring pakke 4 skulle verserer fagretslige sager.

Her kan dog samtidig nævnes, at der inden for branchen kan være steder, hvor der med FOA og 3F fortsat kan være drøftelser om, hvilket af disse forbund, der har retten til at tegne overenskomst.

Det kan derfor ikke udelukkes, at disse drøftelser også kan foregå inden for områder, der er omfattet af

nærværende udbud (A8). Byder opfordres derfor til selv inden for brancheorganisationerne at undersøge dette forhold nærmere.

#### **Spørgsmål 46**

Kan personalegrupper ud over Chauffører, mekanikere, administrative samt vaskefolk overdrages?

#### Svar på spørgsmål 46

Alle personalegrupper, som er beskæftiget med og tilknyttet den del af virksomheden, der overdrages, er omfattet af loven om virksomhedsoverdragelse.

#### **Spørgsmål 45**

Vedrørende spørgsmål 3, Kan movia reducere timer og busser i en eksisterende kontrakt, eksempelvis en hel buslinie, og overføre disse kontrakttimer og kontraktbusser til en anden kontrakt - eksempelvis fra en kontrakt med pris for 13,7m busser, til en kontrakt med pris for 12m?

#### Svar på spørgsmål 45

Movia kan justere / reducere inden for de enkelte kontrakter, herunder en hel linje, hvis dette kan gøres inden for de aftalte rammer.

Flyttes kørsel fra en kontrakt til en anden kontrakt, vil den fremtidige kørsel altid ske i henhold til de bestemmelser, der er gældende for den kontrakt, hvorefter kørslen fremover udføres.

Vil der i kontraktperioden opstå behov for ændringer i busmateriel, vil dette kræve en forhandling.

#### **Spørgsmål 44**

Udbudsmaterialet, side 97; er det korrekt opfattet at ved tildeling af flere kontrakter er det samlede antal køreplanstimer og busser der tages som udgangspunkt ved justeringer.

Skal dette forstås sådan at mindre enheder kan tabes helt såfremt nedgangen holdes indenfor justeringsmulighederne af det samlede antal busser/kontrakter. Gælder dette forhold også tidligere vundne kontrakter?

#### Svar på spørgsmål 44

Vælger Movia flere tilbud fra samme operatør, kan Movia vælge at indgå én eller flere kontrakter med denne vedrørende den vundne kørsel.

Ved justeringer/nedskæringer vil der blive taget udgangspunkt i summen af de timer og busser, som er indeholdt i den enkelte kontrakt.

Mindre enheder, der indgår sammen med andre enheder i en kontrakt, kan således i kontraktperioden helt udgå, hvis dette ligger inden for de aftalte rammer.

I nærværende udbud (A8) er der ikke på dette punkt sket ændringer i forhold til tidligere udbud.

### Spørgsmål 43

Hvornår forventes Rejsekort at blive indført på de forskellige linjer i udbud A8?

#### Svar på spørgsmål 43

Som det er anført i udbudsbetingelsernes afsnit 6.2 indføres Rejsekort i løbet af 2010 til 2012. Movia har på nuværende tidspunkt ingen nærmere angivelse af, hvornår Rejsekortet specifikt indføres på de enkelte linjer i udbud A8.

### Spørgsmål 42

Klager; hvis der er modstridende forklaringer medtages kundeklagen, udbudsenhed 1-8 samt 21, hvad såfremt klagen kan modbevise, feks gennem overvågningssystem?

#### Svar på spørgsmål 42

Movia benytter data fra tale-data-radioen i forbindelse med afgørelse af klager, fx omkring forbikørsler. Movia har ingen adgang til data fra hverken videoovervågning eller Sirius system.

### Spørgsmål 41

*Afsnit 21.4 - Kundeklager, gælder kun udbudsenhederne 1-8 samt 21:*

Følgende spørgsmål bedes besvaret:

- Hvem afgør om en kundeklage afvises.
- Afvises kundeklager som kan henføres til force majeure, vejrlig, arbejdsnedlæggelse o. lign. for operatøren udefra kommende forhold, og som denne ikke har indflydelse på, automatisk.
- Såfremt flere kunder klager over præcis samme forhold som kan relateres til en og samme hændelse vil disse kundeklager da betragtes som en kundeklage eller flere kundeklager.

#### Svar på spørgsmål 41

Ad 1. punkt: Movia Backoffice afgør, om en kundeklage afvises.

Ad 2. punkt: Ja.

Ad 3. punkt: Opgørelsen af antallet af klager opgøres uden skelen til, om klagerne omhandler samme hændelse.

### Spørgsmål 40

Hvorfor reguleres passagerbetalingen kun en gang årligt, når den "almindelige" betaling reguleres månedligt? (s 119)

#### Svar på spørgsmål 40

Fordi reguleringen foregår som en manuel arbejdsgang i Movia.

### **Spørgsmål 39**

Vil Movia offentliggøre månedlige passagertal (s 119), så de kvartalsmæssige afregninger ikke kommer som fuldstændige overraskelser?

#### Svar på spørgsmål 39

Nej, da vi opregner passagertal hver måned for hverdage, men kun gør det kvartalsvis for lørdage og søndage.

Det skyldes, at der skal tages en stikprøve på ca. 5% af kørslen, svarende til en tælling af hver unik tur for hhv. hverdage, lørdage og søndage. Det kan godt gøres på en måned for hverdage, da der er ca. 20 af dem i en normal måned. Men det er svært at nå for lørdage og søndage, da der kun er 4 af dem i en normal måned. Derfor har operatørerne 3 måneder (= ca. 12-14 lørdage og søndage) til at udtage stikprøven for weekendkørslen.

Vi ved af erfaring, at estimerede månedstal kan variere betydeligt fra det faktiske resultat af kvartalet, så det vil ikke gavne at udlevere sådanne tal.

### **Spørgsmål 38**

Er bus 1548, 1239, 1274, 1275, 1338 og 1339 prissat overdragelsesmæssigt korrekt?

#### Svar på spørgsmål 38

Ja. I nogle af de tidligere kontrakter skulle afskrivningen ske ift. idriftsættelsesdatoen, og ikke som ellers ift. 1. registreringsdato.

### **Spørgsmål 37**

Hvordan sikres det, at overtagelsesprisen ikke indeholder konkurrenceforvridende parametre i forhold til eksisterende entreprenør? (Prisaftaler)

#### Svar på spørgsmål 37

Se svar på spørgsmål 35.

### **Spørgsmål 36**

Er busoverdragelsesprisen incl moms?

#### Svar på spørgsmål 36

Ja.

### **Spørgsmål 35**

Er værdisættelsen af de busser, der overdrages korrekt? Der ses nyprisforskelle på 1/4 mio på samme

model (!!??)

Eksempelvis Scania Omnalink har beregnet en nypris på 2.355.750 kr, modellen kan erhverves for ca. 2,1 mill kr - hvad skyldes den høje busoverdragelsespris??

#### Svar på spørgsmål 35

Overdragelsespriserne er beregnet på grundlag af anskaffelsespriser oplyst af de nuværende operatører. Priserne er dokumenteret med en erklæring med revisors bekræftelse. Scania Omnalink har forskellige anskaffelsespriser for hhv. 12 m og 13,7 m busser.

#### **Spørgsmål 34**

I forbindelse med incitament: Hvordan opgøres passagertallet og hvor hyppigt sker det?

#### Svar på spørgsmål 34

Passagertallet opgøres i vores passagertællesystem på baggrund af data fra tællebusserne. Opgørelsen laves en gang i kvartalet, jf. udbudsbetingelsernes afsnit 19.1.

#### **Spørgsmål 33**

Af udbudsmaterialets side 75 fremgår at der ikke forlanges rengøring af busserne hyppigere end 1 gang hver andet driftsdøgn, men i skemaet på side 76 står at det betragtes som en utilfredsstillende rengøring, såfremt bussen ikke er vasket samme dag (her tages hensyn til vejrliget). Hvorledes skal disse oplysninger læses i sammenhæng.

#### Svar på spørgsmål 33

Teksten i skemaet rettes til: "såfremt bussen ikke er vasket senest i går".

#### **Spørgsmål 32**

I ikke A og S-busser er klimaanlæg et ønske (s 150). Hvor skal tillægsprisen anføres?

#### Svar på spørgsmål 32

Merprisen for et evt. klimaanlæg skal blot indregnes i hvert tilbud, og skal således ikke anføres på tilbudsblanketten. Det skal dog oplyses i de til hvert tilbud knyttede bemærkninger, at dette tilbud indeholder klimaanlæg.

#### **Spørgsmål 31**

Hvilke krav gælder til kørestolsrampen (s 146), herunder dimensioner og bæreevne?

#### Svar på spørgsmål 31

Rampens størrelse skal minimum være 87 cm \* 87 cm og kunne tåle en belastning på mindst 300 kg.

### Spørgsmål 30

Det fremgår af punkt 2.4.4 (s 70) at det skal dokumenteres, hvis valg af ny/alternativ teknologi forårsager øget værkstedstid/omkostninger/vedligehold. – Det er da lige så svært som at spå om fremtiden – eller har Movia forslag til en trylleformular?

#### Svar på spørgsmål 30

Mht. øget værkstedstid/omkostninger/vedligehold, ønskes det oplyst såfremt valg af alternativ teknologi/drivmiddel forårsager ændringer heri, som bør tages i betragtning, når de indkomne tilbud vurderes. Det drejer sig om planlagte ændringer. Herved skal det forstås, at f.eks. anvendelse af RME som brændstof gør at nogle køretøjsproducenter forlanger øget oliemængde (større bundkar) og fordoblet antal olieskift.

Et andet eksempel er at nogle producenter af hybrid-busser forventer komplet udskiftning af batteri-pakken hvert tredje år. Sådanne betragtelige og planlagte ændringer i værkstedstid/omkostninger/vedligehold bør naturligvis medtages i det samlede billede og kunne henføres til teknologi/drivmiddelvalg.

### Spørgsmål 29

Hvordan opgøres bonus/modregning den sidste del af kontrakten (betaling for sidste kalenderår)?

#### Svar på spørgsmål 29

Der henvises til udbudsteksten bilag 1 afsnit 1.1.2 nederst.

Eksempler på bonusberegning:

Kontraktsummen for en operatør er et år 12 mio. kr. Det aftalte kvalitetsindeks er 835, og det opnåede kvalitetsindeks er 844. Målepunktet "indvendig vedligeholdelse" har en vigtighed på 1,10 og har scoret 82,5 tilfredshedspoints, hvor det aftalte mål er 81,3. Beregningen af bonus for målepunktet vil være som følger:

*Måleperiode 1 år (Normal år)*

$$\frac{12.000.000 \text{ kr.} \times 1,10 \times (82,5-81,3) \times 0,04}{100} = \text{kr. } 6.336,-$$

*Måleperiode 1 år og 2 måneder (Normal år, forlænges 2 mdr., udbetales ved kontraktudløb)*

$$\frac{14.000.000 \text{ kr.} \times 1,10 \times (82,5-81,3) \times 0,04}{100} = \text{kr. } 7.392,-$$

*Måleperiode 1 år og 10 måneder (10 mdr., udbetales ved kontraktudløb og den hele måleperiode på et år, er udbetalt på normal vis)*

$$\frac{12.000.000 \text{ kr.} \times 1,10 \times (82,5-81,3) \times 0,04}{100} = \text{kr. } 6.336,- \quad (\text{udbetales som normal år})$$

$$10.000.000 \text{ kr.} \times 1,10 \times (82,5-81,3) \times 0,04 = \text{kr. } 5.280,- \quad (\text{udbetales ved kontraktudløb})$$

For modregning vil blive brugt en tilsvarende beregning, her vil beløbene dog blive negative.

### Spørgsmål 28

Er det korrekt at k1 og k2 ikke dækker, når der laves ophold over 15 minutter, feks hvis man for køreplan i weekenden laver ½ times ophold om til 1 times ophold ved endestation?

#### Svar på spørgsmål 28

Det er korrekt at K1, som omhandler ændringer i vognløbenes effektivitet, ikke tager hensyn til når ophold > 15 minutter ændres til noget større - f.eks. ½ time til en 1 time. Det eneste der kunne have effekt var hvis vognløbet af den grund bliver længere og dermed rammer en 420 minuttersgrænse, som vil få tillægtiden (og dermed K1) til at stige.

### Spørgsmål 27

Er der kun en bruger af folkelokale på GLX Trafikplads?

#### Svar på spørgsmål 27

Ja på nuværende tidspunkt.

### Spørgsmål 26

Priselementet 'Faste omkostninger' skal dække udgifter til anlæg, administration mv. Disse vil jo være uændrede også ved ekstraordinære reduktioner i kørselsomfanget. Af side 102 under 'Ekstraordinære reduktioner' fremgår det at de faste omkostninger reduceres i forhold til reduktionen i antallet af (drifts)busser.

Af både udbudsmaterialets side 64 og tilbudsblanketten fremgår at optionspriser, såfremt Movia gør brug af muligheden for at diktere kørselsreduktioner kun kan føre til justering af de busafhængige omkostninger og af de timeafhængige omkostninger.

Hvorledes skal man forholde sig, såfremt man ønsker at fastholde priselementet 'Faste omkostninger' også efter en gennemført ekstraordinær reduktion af kørselsmængden.

#### Svar på spørgsmål 26

Fordelingen af de enkelte priselementer; faste, busafhængige og køreplantimeafhængige omkostninger, har betydning både i forhold til evt. ordinære og de ekstraordinære reduktioner.

Reduktionen i de faste omkostninger ved ekstraordinære reduktioner fastholdes.

Byderen må, i de oplyste priser for optionen, indarbejde en eventuel øget risiko.

### Spørgsmål 25



Det helt afgørende element i fastsættelsen af priselementet 'De køreplantimeafhængige omkostninger' er vagteffektiviteten for chaufførerne. Den beregnes især ud fra vognløbsplanen og garageanlægges placering i forhold til den/de pågældende linje(r)s ruteføring og placering af pauselokale(r).

For på kvalificeret måde at kunne beregne de køreplantimeafhængige omkostninger efter en ekstraordinær kørselsreduktion må ny linjeføring og vognløbsplan oplyses.

#### Svar på spørgsmål 25

Linjeføring og vognplaner for de eventuelle ekstraordinære nedskæringer findes ikke, hvorfor det må indregnes som en usikkerhed i tilbuddet.

#### **Spørgsmål 24**

Hvis der afgives tilbud med infotainment skal tilbuddet så også omfatte Internet (s 90ff), eller kan det udelades?

#### Svar på spørgsmål 24

Vi ønsker, at Internet er med i løsningen.

### **21. oktober 2010**

#### Spørgsmål/Svar

#### **Spørgsmål 23**

*Bilag 3, Afsnit 3.2.17 – Støj:*

Der ønskes defineret hvilken personkreds der tænkes på når Movia skriver at Movia har mulighed for at kræve begrænsning af brugen af mobiltelefoner i busserne, hvis denne anvendelse påvirker IT-systemerne. Er denne begrænsning relateret til chaufførerne og/eller passagererne.

#### Svar på spørgsmål 23

Teksten "Movia har mulighed for at kræve begrænsning af brugen af mobiltelefoner i busserne, hvis denne anvendelse påvirker IT-systemerne" udgår af udbudsbetingelserne.

#### **Spørgsmål 22**

På den vedlagte dokumentation om personaleo plysninger på linie 6A/83N fremgår at linien hører til Arriva Skandinavien på Ryvang garage.

Imidlertid er linie 6A garageret på Gladsaxe garage. Dette har betydning i forhold til det personale som skal virksomhedsoverdrages fra Gladsaxe garage. Det ser ud til at det er det samme personale som skal overdrages med linie 350S og linie 6A. Hvad er det korrekte antal personer som skal virksomhedsoverdrages fra Arrivas garageanlæg i Gladsaxe pr udbudsenhed?

#### Svar på spørgsmål 22

Det er korrekt at linje 6A/83N er garageret i Gladsaxe.

Det korrekte antal personer, som skal virksomhedsoverdrages, er anført i hvert skema for henholdsvis enhed 3 og 6.

### **Spørgsmål 21**

*Side 120 sammenligningsgrundlag - passagertællinger:*

Er det muligt at få passagertællinger for de øvrige udbudte enheder?

#### Svar på spørgsmål 21

Skema vedr. passagertællinger for øvrige udbudte enheder kan downloades via menupunktet *Udbudsmateriale*.

**OBS!** Der er ingen passagertal for linje 304, da den hovedsageligt har kørsel i en anden vognplan.

### **Spørgsmål 20**

*Side 84, 6.1 Generelt:*

Vil den aftale som laves mellem Movia og operatør omkring rejsekortet være enslydende for alle operatører i Movia området?

#### Svar på spørgsmål 20

"Aftalen" består fortrinsvis af undervisningsmateriale, som detaljerer de opgaver, vi forventer løst af operatørerne. Dette materiale er principielt ens for alle, men der kan i udmøntningen være detaljer, som er afpasset særlige forhold for en specifik operatør.

### **Spørgsmål 19**

*Side 62, afsnit om definition af ophold:*

Movia fastsætter minimumstider for ophold ved endestationer, normalt 2 minutter.

er der forskel på minimumstider for buslinier som kører i cit y, og buslinier som kører lokalt i yderområderne? Her tænkes specifikt på A-linier og linie 18.

#### Svar på spørgsmål 19

Der er ingen forskel for ophold ved endestationer på citylinjer og linjer i yderområderne.

### **Spørgsmål 18**

*1. udbuddets omfang, 4. afsnit: Vognplanerne kan blive ændret frem til kontraktstart.*

Har Movia et bud på hvor omfattende disse ændringer kan blive? her tænkes specifikt på om ændringer i antal busser / køreplantimer kan være af et sådant omfang at det ændrer de betingelser som ligger til grund for beregning af prisen væsentligt.

#### Svar på spørgsmål 18

Movia har på nuværende tidspunkt ikke et bud på ændringer, men der henvises til afsnit 10 i

udbudsbetingelserne med hensyn til mulighed for ændringer i driftsomfang og busantal.

### **Spørgsmål 17**

*Side 61, 1.3 Afregningsvognplaner*

der oplyses at når der justeres i antal busser i fb. med køreplansskift vil fastansættelse af busantal beregnes på baggrund af det samlede antal busser som operatør har kontrakt på. Hvis man forestiller sig at det er muligt at lægge to vognløb sammen til ét, men disse vognløb ligger i to forskellige kontrakter - hvordan vil man i så fald afregne de busafhængige omkostninger?

#### Svar på spørgsmål 17

Der henvises til afsnit 10.6 i udbudsbetingelserne.

### **Spørgsmål 16**

*Bilag 3 – Krav og vilkår til IT-udstyr:*

På linie 102A i udbudsenhed 21 skal alle 5 driftsbusser og dermed også 1 reservebus være udstyret med Scanpoint billeteringsudstyr udover det normale billetteringssystem.

I forbindelse med ovennævnte ønskes oplyst om Movia særskilt vil afregne for nedenstående meromkostninger eller de skal indregnes i tilbuddet;

- Indkøb, installation og vedligeholdelse af Scanpoint billetesystem incl. sokler, beslag m.v.
- Uddannelse af chauffører og administrativt personale.
- Ekstra tidsforbrug til chauffører og administrativt materiale i forbindelse med intern/ekstern afregning af billetindtægter.

#### Svar på spørgsmål 16

Movia leverer Scanpoint hardware (ejerskab A - værdi ca. 50.000 kr), installationssæt og vejledning. Operatøren forestår installationen - udgifter hertil medtages i tilbuddet. Den daglige service af udstyret varetages af operatøren. Reservedele hertil leveres af Movia. Øvrig vedligeholdelse forestås og betales af Movia. Operatøren skal straks sende meddelelse til Movia, hvis udstyret ikke fungerer tilfredsstillende.

Omkostninger til uddannelse af chauffører og administrativt personale medtages i tilbuddet.

Omkostninger til tidsforbrug i forbindelse med afregning medtages i tilbuddet.

### **Spørgsmål 15**

*Side 111, 16.1 vedr. virksomhedsoverdragelse:*

På Arrivas garageanlæg på Amager køres efter Trafikfunktionærernes overenskomst. Er der grund til at antage at der vil opstå uoverensstemmelser mellem chauffører og eventuel ny operatør i forbindelse med virksomhedsoverdragelsen på grund af dette? Det fremgår af udbudsmaterialet at der køres efter kollektivaftalen mellem 3f og AKT (lands- og tillægsoverenskomsten) andet er ikke anført.

#### Svar på spørgsmål 15

Movia skal beklage, at Movia ikke har været opmærksom på, at der kunne være andre end de i udbudsmaterialet nævnte overenskomster. Denne oplysninger er herefter givet.

Uanset hvilken overenskomst, der i dag er gældende, er en ny operatør i hele kontraktperioden forpligtet til

at yde de medarbejdere, som følger med den udbudte kørsel, vilkår, der med hensyn til løn og pension svarer til eller er bedre end de vilkår, der er gældende hos den nuværende operatør.

#### **Spørgsmål 14**

*Afsnit 12.2 – Beregning af faktorer til regulering af de køreplantimeafhængige omkostninger:*

Har Movia under overvejelse at udregne K1 og K2 faktorerne pr. køreplanskifte idet nuværende udgangspunkt, uge 4, ikke dækker de til tider store udsving, i ophold og døgnfordeling, i de øvrige køreplansperioder af året som der derved ikke kompenseres for. Som eksempel på førnævnte kan nævnes ophold >20 min og som anvendes til pause ændres til meget korte ophold.

#### Svar på spørgsmål 14

Nej

#### **Spørgsmål 13**

*Afsnit 18.2 – Afløsning på strækningen:*

Det bedes oplyst om der;

- Om de udbudte Amager-linier (linie 30, 32, 33 og 36) må afløses på Njalsgade eller Islands Brygge St.

#### Svar på spørgsmål 13

Der må ikke afløses på Njalsgade eller Islands Brygge St. da dette menes, at være til gene for driften.

#### **Spørgsmål 12**

*Afsnit 10.7 – Ændring i betaling og ruter, ekstra- og dubleringskørsel samt andre forhold:*

Såfremt der indgås aftale om dubleringskørsel på anden entreprenørs kørsel hvordan vil denne dubleringskørsel så indvirke på de to entreprenørers kvalitetsmålinger, servicegrader og eventuelle incitamentsaftaler.

Såfremt ekstra- eller dubleringskørsel ligger mere end 5 km fra en af operatøren anvendt endestation er der mulighed for forhandling af betaling for ekstra tomkørsel. Gælder nævnte mulighed for betaling for ekstra tomkørsel også såfremt ekstra- eller dubleringskørsel skal ske fra et garageringssted som ligger mere end 5 km væk.

Er Movia indstillet på at betale for ekstraomkostninger vedr. tomture såfremt ruteændringer (ændret startsted/slutsted samt ændringer midt på dagen for delvagtssløb) vil medføre øgede omkostninger i forhold til det udbudte.

#### Svar på spørgsmål 12

Vi forudsætter, at der er tale om ekstrakørsel, som etableres via Movias Trafiktjeneste. Denne form for kørsel er ikke omfattet af Movias kvalitetssystem og vil således heller ikke være omfattet af eventuelle incitamentsaftaler.

Som udgangspunkt gælder muligheden for betaling af tomkørsel ved mere end 5 km fra en endestation. Dette kan dog i den enkelte situation tages op til forhandling.

Movia er indstillet på, at indgå i en forhandling om betaling af de nævnte ekstra omkostninger.

## Spørgsmål 11

*Afsnit 9.4 – Operatørens oplysningspligt ved kontraktudløb:*

Vurderer Movia at kørsel på linier som i kontraktperioden eller i forbindelse med kontraktudløb anvendes til kompenserende kørsel også er omfattet af lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse.

Svar på spørgsmål 11

Ja

## Spørgsmål 10

*Afsnit 8.4 – Opgradering:*

Sidste sætning i dette afsnit omhandler muligheden for forhandling af kvalitetsmål samt vigtigheden af disse. Er foranstående mulighed relateret til den i første sætning beskrevne tekniske opgradering eller kan sidstnævnte sætning komme i anvendelse selv om der ikke er aftalt nogen teknisk opgradering i 2. kontraktperiode.

Svar på spørgsmål 10

Ja - de nævnte punkter kan forhandles særskilt - med eller uden samtidig opgradering.

## Spørgsmål 9

*Afsnit 8 – Kontraktperiode og kontraktindgåelse:*

Det anføres at det ikke er sikkert at al den i kontrakten omfattede kørsel vil ophøre pr. samme dato. Betyder dette at enkeltlinier i samme udbudsenhed også kan have forskellige ophørsdatoer.

Svar på spørgsmål 9

Ja, men der vil i den situation være en forhandling om vilkårene.

## Spørgsmål 8

*Afsnit 7.1 – Movia-information:*

I forbindelse med afgivelse af kombinationstilbud vil der i visse kombinationer kunne opnås synergi ved at benytte de samme busser på flere linier. Vil Movia i denne forbindelse acceptere montering af mere end én indvendig liniefrise i bussen.

Svar på spørgsmål 8

Movia kan ikke tillade flere forskellige linjefrister i bussen, men vi løser allerede i dag dette ved at trykke på begge sider af linjefristen, således at operatøren vender den rigtige side udad i forbindelse med, at der skiftes til anden linje.

## Spørgsmål 7

#### *Afsnit 5.2 – Personalefaciliteter:*

I område Vest og Syd anvender Movia viceværtordning for et folkelokale idet den som byder på en udbudsenhed hvortil et folkelokale er knyttet også skal byde på driften af folkelokalet i form af en viceværtfunktion. Har Movia planer om at introducerer tilsvarende model for folkelokaler i Hovedstadsområdet?

Det ønskes oplyst om pauselokalet på Hans Knudsens Plads må anvendes i stedet for pauselokalet på Ryparken da sidstnævnte ikke er anvendeligt efter oversvømmelse.

Er Movia indstillet på at betale for ekstraomkostninger hvis der ændres på muligheden for pause-afløsning til ugunst for operatøren – pauselokaler nedlægges, flyttes eller lign. så afløsning ikke kan ske på den i tilbudet forudsatte tid?

#### Svar på spørgsmål 7

Movia har på nuværende tidspunkt ingen plan om, at introducere ny model for folkelokaler i Hovedstadsområdet.

Der er ikke noget pauselokale på Hans Knudsens Plads og pauselokalet på Ryparken vil i forbindelse med driftsstart for kørslen i A8 være funktionsdygtigt.

Ja Movia vil være indstillet på at betale for ekstraomkostninger efter en forhandling herom.

#### **Spørgsmål 6**

*Afsnit 2.2.2 – Kvalitet af drift - 35 %:*

*Afsnit 2.4.3 – Miljø – 15 %:*

*Afsnit 2.4.4 – Kvalitet af busmateriel – 10 %:*

Under hvert af ovenstående afsnit er opremset et eller flere punkter som hver især beskrives som indgående i vurderingen af de fremsendte tilbud. Movia bedes oplyse hvordan/efter hvilken model disse underpunkter hver især indgår i vurderingen af det enkelte afsnit. Movia bedes ligeledes oplyse hvordan den samlede vurdering af et tilbud fremkommer.

#### Svar på spørgsmål 6

Samtlige underkriterier vil indgå med en samlet vægtning på henholdsvis 35%, 25% og 10%

#### **Spørgsmål 5**

*Afsnit 2.2.1 – Pris 40%:*

I sidste linie beskrives at optioner indgår i prisvægtningen med 5%. Movia bedes derfor beskrive hvorledes optionspriserne på ekstraordinære reduktioner på enhederne 1,2,3,6 og 8 samt optionspriserne for opgradering af brugte busser til Euro V hver især indgår i de førnævnte 5%.

#### Svar på spørgsmål 5

Samtlige optioner vil her under ét indgå i vægtningen med 5% af prisen.

#### **Spørgsmål 4**

*Afsnit 2.1 – Afgive lse af tilbud:*

Er det muligt at aflevere nye kombinationer efter 1. aflevering, såfremt byder ved 1. aflevering, har afgivet tilbud på de enkelte pakker som indgår i den nye kombination.

Svar på spørgsmål 4

Ja - nye kombinationer tillades inden for de udbudsenheder, der er budt på ved tilbudsfristens udløb den 16. november 2010. Nye udbudsenheder må ikke inddrages.

**Spørgsmål 3**

*Afsnit 1.3 – Afregningsvognplaner:*

Movia beskriver i sidste afsnit at "for de operatører, der i forvejen udfører kontraktkørsel for Movia gælder tillige, at i fastsættelse af busantal indgår også operatørens tidligere indgåede aftaler med Movia, så der kun betales for det antal busser, der er nødvendige for udførelse af operatørens totale kørsel for Movia". Finder Movia at dette er i overensstemmelse med at alle bydere skal stilles lige i udbudsbetingelserne.

Svar på spørgsmål 3

Movia vurderer, at det ikke strider mod ligebehandlingsprincippet, idet optimeringen på tværs af kontrakter ikke indgår i tildelingen.

**Spørgsmål 2**

*Afsnit 1. - Udbuddets omfang:*

Movia bedes oplyse om ændringer i kørselsomfanget (antal køreplanstimer og driftsbusser) i perioden mellem tilbudsgivning og driftsstart indgår i beregningen af variationen for 1. kontraktår.

Svar på spørgsmål 2

Ja

**15. oktober 2010**

Spørgsmål/Svar

**Spørgsmål 1**

*Afsnit 4.5 - Støj:*

Da byderne opfordres til at byde med et støjniveau lavere end mindstekravet i henhold til den af Københavns nyligt offentliggjorde støjhandlingsplan bedes Movia ligge et link til denne ud på udbudsportalen.

Svar på spørgsmål 1

Link til [forslag til Støjhandlingsplanen](#):

Link til [indstilling til Støjhandlingsplanen](#):

## Ændringer til udbudsbetingelserne

Der var fejl i busoplysningskemaet. Derfor kan Nyt Skema 5 - busoplysningskemaet downloades under menupunktet *Udbudsmateriale*.

## 6. oktober 2010

### Ændringer til udbudsbetingelserne

#### **Enhed 14**

I enhed 14 har vi stillet krav om 1 stk. 12 m bus og 6 stk. 13,7 busser. Dette krav ændres til 7 stk. 12 m busser. Fra menupunktet *Udbudsmateriale* kan et nyt skema over enhederne downloades.