

Spørgsmål og Svar

Vejledning

Nedenfor følger Ordregivers præciseringer / ændringer til udbudsmaterialet samt besvarelse af de spørgsmål, der foreløbigt er blevet stillet.

5. februar 2016

Ændringer / præciseringer til udbudsmaterialet

Med henvisning til forhandlingsmøderne og udbudsbetingelsernes afsnit 1.1 om afgivelse af tilbud opfordrer Movia hermed tilbudsgiverne til at afgive endelig tilbud. Nedenstående har været vendt på forhandlingsmøderne og må, jf. afsnit 1.1.1, ses som endelige krav. Skulle der være indsigelser hertil fremsendes disse inden afgivelse af endeligt tilbud.

Afsnit 3.3.4 Døre

Dørkombination

Såfremt kravet til fri dørbredde opfyldes, kan en dobbeltdør erstattes af en enkeltjør.

Afsnit 3.3.8 Flexareal

Teksten:

På langs af perronen skal der etableres klapsæder svarende til:

Ændres til:

Ved flexarealet skal der etableres klapsæder svarende til:

Afsnit 3.3.8 Flexareal

Klapsæder

Såfremt bussen har flere siddepladser end krævet, kan antallet af klapsæder reduceres tilsvarende.

Afsnit 3.3.9 Midtergang og gulvareal

Teksten:

I nye busser skal den fri gangbredde være 55-65 cm. Kravet gælder i enhver højde. Kravet kan fraviges, såfremt Movia efterspørger sæder med øget komfort (fx sædebredde og armlæn).

Ændres til:

I nye busser skal den fri gangbredde være 50-65 cm. Kravet gælder i enhver højde. Reducerer eventuelle armlæn den fri gangbredde yderligere, kan der ses bort fra disse. Kravet kan i øvrigt fraviges, såfremt Movia efterspørger sæder med øget komfort (fx sædebredde).

Afsnit 3.3.2 Længde

Der accepteres indsættelse af længere busser end angivet i skemaet i afsnit 2, under følgende forudsætninger:

Operatøren skal forud for driftstart stille en bus med de pågældende dimensioner til rådighed for testkørsel med relevante deltagere fra Movia og vejmyndigheder. Såfremt vejmyndigheder ikke giver tilladelse til større busser end angivet i skema i afsnit 2, er operatøren forpligtet til at udføre driften med busser der har den, i skemaet i afsnit 2, angivne længde.

Andet materiellet skal i øvrigt leve op til krav og samlet set opnå samme tildelingsvurdering som de tilbudte busser og skal desuden kunne indsættes planmæssigt i driften.

Midlertidigt materiel

Såfremt der i skema 1 er angivet midlertidigt materiel for, eksempelvis for enhederne 10 og 11, vil Movia betale udskiftningen af rejsekort efter samme vilkår, som hvis der er i skema 1 er angivet en specifik plan for udskiftning af materiel i kontraktperioden. Se afsnit 6.1.9 for yderligere information.

Midlertidigt materiel skal overholde sikkerhedskravene, der er beskrevet i afsnit 3.3.15 og 3.3.4.

Det er operatørens ansvar at sikre, at det midlertidige materiel kan udføre kørselsopgaven.

Midlertidigt materiel skal senest være udskiftet ved Movias køreplansifte 11. december 2016.

Ved beskrivelse af midlertidigt materiel i skema 1, skal der for hver bus udfyldes dato for udskiftningen samt længden på bussen.

Midlertidigt materiel indgår - som materiel, der udskiftes i kontraktperioden - i vægtningen af underkriteriet *Kvalitet af busmateriel*. Materiellet indgår i tildeling, jf. afsnit 1.3.1, i en 6 årige kontraktperiode. Materiellet vægtes i forhold til den periode, det benyttes. Midlertidigt materiel indgår med 0 point.

Sammenligning af CO2 data for enhederne

Af hensyn til tildelingen er det for Movia 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. Operatøren skal derfor angive CO₂-udledning, og beregne det antal liter biobrændstof, der skal til for at opnå det CO₂-niveau man ønsker at tilbyde, med udgangspunkt i SORT-forbrugsmålinger.

Dette gælder uanset at det tilbudte busmateriel reelt forventes at køre færre eller flere km pr. liter end SORT-målingerne angiver.

Således kan der i praksis være tale om at CO₂ reduceres mere eller mindre end krævet, eller tilbudt. Det væsentlige er at CO₂-niveauet leveres, med udgangspunkt i bussens forbrug jævnfør SORT-måling.

Movia vil således, i kontraktperioden, følge op på at det tilbudte CO₂-niveau, ville være opfyldt, gennem kontrol af korrekt indkøbt mængde biobrændstof, med udgangspunkt i at bussens forbrug svarer til SORT-målingerne.

Krav om angivelse af CO₂-niveau samt forbrug jf. SORT-målinger, gælder ikke for busser af typen MB1, hvor SORT-målinger ikke foretages. Her følges der op på det af byderne angivne forventede forbrug.

20. januar 2016

Tidsplan

Movia modtog i dagene 11. til 13. januar 2016 de tilbud, som vi forventede skulle være sidste rundes tilbud.

Efter gennemgangen af tilbuddene har Movia måtte konstatere, at der er uhensigtsmæssigheder i materialet. Derfor har Movia behov for yderligere en forhandlingsrunde. I vil derfor blive indbudt til endnu et forhandlingsmøde i dagene 1. til 3. februar 2016. Vi forventer, at møderne vil være af kort varighed.

Der vil IKKE blive givet den sædvanlige tilbagemelding på underkriterierne på jeres tilbud.

23. december 2015

Spørgsmål til udbudsmaterialet

Spørgsmål 55

Der er udsendt nye vognløb til enhed 10. Der er tilsyneladende en udfordring i vognløb 5 kl. 15.00 og kl. 16.00. Bussen ankommer til Frøslev kl. 14.54 h.h.v. 15.54 og skal køre tom til Hotherskolen for derfra at afgå kl. 15.00 h.h.v. 16.00. Der er 11 km fra Frøslev til Hotherskolen, og tomkørslen kan derfor ikke nås på 6 minutter. Der kommer formentlig nye vognplaner? Vil tilbudsfristen blive forlænget?

Svar på spørgsmål 55

Det er korrekt, at turene som udgangspunkt ikke kan nås, som de ligger i vognplanen, men det er sådan kørslen er beskrevet i de nuværende køreplaner. Skolekørslen om eftermiddagen køres efter behov for skolerne, og derfor er det svært at lave en præcis køreplan. Kørslen udføres på den måde i dag, og det har aldrig været et tidsmæssigt problem, da eftermiddagsturen ofte er justeret. Det endelige kørselsmønster vil blive fastlagt mellem Movia, skolerne/kommunen og den tildelte operatør.

Der kommer derfor ikke nye vognplaner og tilbudsfristen vil **ikke** blive forlænget.

17. december 2015

Ændringer / præciseringer til udbudsmaterialet

6.2.1 IT-skab

I afsnit 6.2.1 IT-skab er det beskrevet, at hver rack hylde skal måle 19" i bredden, 50 cm i dybden og skal have plads til udstyr, der måler 20 cm i højden i hele dybden.

Movia ønsker, at rack hylden er 50 cm i dybden, men 40 cm kan – hvis nødvendigt – accepteres.

11.2 Ændringer i antal af driftsbusser

Movia takker for jeres kommentarer og forslag til afsnittet om ændringer i antal af driftsbusser. Movia har besluttet, at teksten i afsnit 11.2 (11.2.1 og 11.2.2) ændres til:

11.2.1 De første 6 kontraktår (fra driftsstart og 6 år frem)

Reduktion

Det i kontrakten aftalte antal driftsbusser kan af Movia i hvert kalenderår reduceres med 1 driftsbus for hver påbegyndt 20 driftsbusser, der indgår i kontrakten (1 driftsbus ved 4-20 driftsbusser, 2 driftsbusser ved 21-40 driftsbusser osv.).

Antallet af driftsbusser kan i de første 6 kontraktår højst reduceres med 3 driftsbusser for hver påbegyndt 20 driftsbusser, der indgår i kontrakten (3 driftsbus ved 4-20 driftsbusser, 6 driftsbusser ved 21-40 driftsbusser osv.).

Såfremt en kontrakt er indgået med mere end 3 busser, kan den ikke reduceres til mindre end 3 busser.

Såfremt kontrakten er indgået med 1-3 driftsbusser, kan der ikke reduceres i kontraktens oprindelige antal af driftsbusser. Dvs. at Movia kun kan reducere i antallet af driftsbusser, såfremt der tidligere er foretaget en udvidelse, jf. nedenfor.

Ved en reduktion i busantallet skal det tilbudte niveau for enhedens CO2 udledning bibeholdes.

Reduktion i antallet af driftsbusser varsles af Movia senest 3 måneder før ændringen træder i kraft.

Forøgelse

Det i kontrakten aftalte antal driftsbusser kan af Movia i hvert kalenderår øges med 1 driftsbus for hver påbegyndt 20 driftsbusser, der indgår i kontrakten (1 driftsbus ved 1-20 driftsbusser, 2 driftsbusser ved 21-40 driftsbusser osv.).

Antallet af driftsbusser kan i de første 6 kontraktår højst øges med 3 driftsbusser for hver påbegyndt 20 driftsbusser, der indgår i kontrakten (3 driftsbus ved 1-20 driftsbusser, 6 driftsbusser ved 21-40 driftsbusser osv.).

En kontrakt kan dog ikke udvides med flere driftsbusser, end med kontraktens oprindelige antal driftsbusser. En kontrakt med 2 driftsbusser kan således ikke udvides til mere end 4 driftsbusser.

Nyindsat busmateriel skal opfylde kravene i udbudsmaterialet for den enhed bussen indsættes i samt overholde evt. tilbudte forbedringer, jf. operatørens tilbud for de oprindelige busser. Det er ikke et krav at bussen er ny, men bussen skal match øvrige busser i enheden.

Afholdelse af omkostninger til IT- og rejsekortudstyr følger samme retningslinjer, jf. afsnit 6, som var bussen tilbudt fra kontraktens driftsstart.

Udvidelse i busantallet skal varsles af Movia senest 3 måneder før ændringen træder i kraft. Operatøren kan efter aftale med Movia indsætte en midlertidig bus i op til ca. 3 måneder. Såfremt indsættelsen af busser sker senere end aftalt, reduceres den månedlige kontraktsum med 2.000 kr. pr. manglende bus pr. døgn frem til levering sker.

Afregning

Ved ændring i antallet af driftsbusser afregnes det faktiske antal driftsbusser i forhold til den i kontraktenhedens fastsatte busafhængige omkostning.

11.2.2 Den resterende del af kontraktperioden

Movia kan i den resterende del af kontraktperioden på ny justere kontrakten ud fra samme udvidelses- og reduktionsmuligheder som i de første 6 år. Udgangspunkt for Movias ændringsmuligheder i den resterende del af kontraktperioden er antallet af driftsbusser ved udgangen af det 6. kontraktår.

En kontrakt kan dog ikke udvides med flere driftsbusser, end med kontraktens oprindelige antal driftsbusser. En kontrakt med 2 driftsbusser kan således ikke udvides til mere end 4 driftsbusser.

9. december 2015

Ændringer / præciseringer til udbudsmaterialet

Afsnit 11.2.1 Ændringer i antal driftsbusser

I forbindelse med forhandlingsrunderne har afsnit 11.2.1 Ændring i antal driftsbusser været drøftet. Efterfølgende har Movia drøftet kravet endnu engang, og vil derfor gerne have jeres kommentarer til nedenstående to modeller. Vi ønsker at høre, hvilken model I ville foretrække samt evt. forbedringsforslag.

Jeres kommentarer skal mailles til Movia på e-mail aha@moviatrafik.dk senest tirsdag den 15. december 2015 kl. 10:00. Herefter vil Movia træffe en endelig beslutning, som I vil blive orienteret om.

Model nr. 1

Model nr. 1 minder meget om modellen, der er beskrevet i udbudsmaterialet. Der er særligt to forhold som er ændret:

- Ved justering i antallet af busser foretages der IKKE en justering i de faste omkostninger – hverken ved reduktion eller ved udvidelse.
- Ved udvidelse i busantallet kan der ikke forhandles et ekstra tillæg. Dvs. at hvis Movia udvider med en bus, skal det ske til den i tilbuddet tilbudte busafhængige omkostning.

I forbindelse med udvidelse af en bus i kontraktperioden, skal bussen overholde kravene i udbudsmaterialet for den enhed bussen indsætte i samt overholde evt. tilbudte forbedringer, jf. operatørens tilbud på øvrige busser i enheden. Bussen skal kunne indsættes med et varsel på 3 måneder. Der er mulighed for at indsætte en midlertidig bus i op til 3 måneder.

Movia betaler for installation af rejsekort ved krav om udvidelse af busantallet.

Ved en reduktion i antal busser skal det tilbudte niveau for enhedens CO2 udledningen bibeholdes.

Model nr. 2

Movia kan justere i busantallet som beskrevet i udbudsmaterialet. Afregningen foretages dog ikke, jf. de afgivne tilbudspriser, men, jf. priserne angivet i skemaet nedenfor.

I model nr. 2 fastsætter Movia den "busafhængige omkostning" for den bus, der bliver justeret med. Den busafhængige omkostning fastsættes således:

| Minibus | 2 aksler | 3 aksler |
|--------------------|--------------------|--------------------|
| 40.000 kr. pr. md. | 40.000 kr. pr. md. | 45.000 kr. pr. md. |

Det vil sige, at hvis byderen i sit tilbud har angivet en busafhængig omkostning på 35.000 kr., og Movia ønsker at udvide kontrakten med en 12 m bus, at denne bus da, vil blive afregnet med 40.000 kr. pr. måned gældende fra indsættelsestidspunktet. Ved en reduktion af en 12 m bus vil der således blive fratrukket 40.000 kr. pr. måned – uanset at byderen i sit tilbud har angivet, at de busafhængige omkostninger er 35.000 kr. (gældende fra reduktionstidspunktet).

Priserne indeksreguleres, jf. bestemmelserne i udbudsmaterialet.

Når Movia ønsker at foretage en udvidelse i kontrakten, kan Movia vælge en af ovenstående bustyper – dog under forudsætning af, at drivmidlet er det samme, som er gældende for enheden, der er indgået kontrakt på.

Movia kan ikke benytte modellen til en planlagt busudskiftning. Dvs. - hvis Movia har udbudt en minibus og passagertallet i kontraktperioden sidenhen øges, så kan Movia ikke reducere en minibus og udvide med en 12 m bus.

I forbindelse med udvidelse af en bus i kontraktperioden, skal bussen overholde kravene i udbudsmaterialet for den enhed bussen indsættes i samt overholde evt. tilbudte forbedringer, jf. operatørens tilbud på øvrige busser i enheden. Bussen skal kunne indsættes med et varsel på 3 måneder. Der er mulighed for at indsætte en midlertidig bus i op til 3 måneder.

Movia betaler for installation af rejsekort ved krav om udvidelse af busantallet.

Ved en reduktion i antal busser skal det tilbudte niveau for enhedens CO2 udledningen bibeholdes.

Indeks for biobrændstof

I forbindelse med forhandlingsmøderne har der været stillet spørgsmål vedrørende indeksering af biobrændstof. Movia har overvejet sagen, men da der er mange elementer, der har indflydelse på dette indeks, har vi besluttet, at vi ikke vil indføre et særligt indeks i A14. Tilbud med biobrændstof vil således følge indekseringen for diesel.

Til orientering kan det oplyses, at Movia arbejder videre med idéen om, at lave et særligt indeks for både biobrændstof samt et el-indeks.

7. december 2015

Præciseringer til udbudsmaterialet

IT-skab

Placering af IT-skabet i bussen er et ofte drøftet emne. Såfremt I har behov for, at drøfte løsningsmuligheder til placering af IT-skabet, kan I kontakte Movias IT afdeling - Hans Henrik Frøkjær Bang. Hans kontaktoplysninger er HHB@moviatrafik.dk og tlf. 30559586.

4. december 2015

Ændringer til udbudsmaterialet

Enhed 3

Ved afgivelse af tilbud på enhed 3 skal der afgives tilbud på 10.760 timer pr. år og 3 busser. Ændringen til enheden medfører desuden en ny linje 337. De nye hastus- og tekstfiler samt afregningsark og nyt afsnit 2.7.3 kan downloades fra menupunktet *Udbudsmateriale*. Se punkt 1 og 4.

2. december 2015

Ændringer til udbudsmaterialet

Enhed 2

Enhed 2 udgår af udbudsmaterialet, og der skal således ikke afgives tilbud på enheden. Linje 65E forventes udbudt på et senere tidspunkt med krav om en elbus.

Afsnit 3.6.4 Folderholdere

Kravet om 3 folderholdere ændres til et krav om 2 folderholdere.

1. december 2015

Enhed 3

Der kommer nye vognplaner på enhed 3. I kan forvente adgang til dem mandag den 7. december 2015.

29. november 2015

Spørgsmål og svar

Der er åbnet for muligheden for at stille spørgsmål. Kun spørgsmål Movia kan nå at besvare inden den 5. januar 2016 kl. 12:00 vil blive besvaret.

27. november 2015

Præciseringer / ændringer til udbudsmaterialet

Tidsplan

Movia forventer ikke at afholde flere forhandlingsrunder. Movia ønsker dog fortsat at holde fast i datoerne 1. – 3. februar 2016 til en eventuel forhandlingsrunde.

Byderne der har frist for afgivelse af tilbud:

- Den 7. december 2015, har i stedet frist den 11. januar 2016
- Den 8. december 2015, har i stedet frist den 12. januar 2016
- Den 9. december 2015, har i stedet frist den 13. januar 2016

Enhed 2

Det kan oplyses at de vognplaner, som den nuværende operatør får til martsskiftet har en udvidet køretid med 2-3 minutter i hver retning.

Gasindeks

Såfremt kørslen er tilbudt udført med gas som drivmiddel, da vil indekseringen blive foretaget efter trafikskaberne fælles gasomkostningsindeks. Se dette link:

<http://www.trafikskaberne.dk/trafikskaberne.dk/Udbud/gasomkostningsindeks/>

Enhed 9

Gennemsnitskravet til CO₂ udledningen på enhed 9 ændres fra 650 CO₂æ/km til 675 CO₂æ/km.

Afsnit 5

Følgende tilføjes til afsnit 5:

”Alle busser skal være udstyret med måleudstyr, der gør det muligt at følge energiforbruget (f.eks. forbruget af diesel, el, gas eller andre drivmidler), og muligt for operatøren at følge op på chaufførernes energirigtige kørsel.”

Anvendelsen af biobrændstof

Ved anvendelsen af biobrændstof kræver Movia, at dette er lavet af 2. generations bioprodukter, dvs. at det er lavet af rest- eller affaldsprodukter.

Der findes en lang række betegnelser for biobrændstofferne, HVO, BtL, NexBTL, RME, FAME etc. En del af disse betegnelser dækker endvidere over en række underprodukter af både 1. og 2. generation. Byderen bør derfor sikre sig med brændstofleverandøren, at det leverede brændstof reelt er 2. generations biobrændstof.

Operatøren bør endvidere være opmærksom på forskellen imellem den traditionelle biodiesel, som ofte kræver hyppigere serviceophold og udskiftningen af slanger og dyser, og på syntetisk biobrændstof som bør kunne anvendes på enhver motor uanset alder og euronorm.

Det er muligt at iblande en større procentdel biobrændstof i de varme måneder på året og en mindre eller igen i de kolde måneder, såfremt kravet til udledning af CO₂ overholdes pr. år.

1. generations biobrændstof produceres primært af palmeolie, sukkerrør, majs, raps og soja. Fælles for disse råvarer er, at de alle kan anvendes til fremstillingen af mad. Derudover er energiforbruget og således udledningen ved dyrkningen, høstningen og forarbejdningen af biobrændstof meget høj, hvorfor CO₂ reduktionen i det samlede regnskab bliver markant dårligere end ved 2. generationsprodukter. Særligt palmeolie og soyabønner, som indeholder mere energi end de øvrige biobrændstoffer, er problematiske. Soya og palmeolie disse dyrkes i ulande, hvor der ofte ryddes store regnskovaer for at gøre plads til produktionen.

Ved 2. generations biobrændstof bruges der ikke energi på dyrkning og høst af råvarerne, men derimod kun til forarbejdningen, hvorfor CO₂ regnskab bliver væsentligt bedre. Fordelen ved 2. generationsprodukter er endvidere, at dette ikke kan anvendes til fremstillingen af mad, men derimod vil udgøre et affaldsproblem hvis det ikke laves om til biobrændstof. Eksempler på 2. generationsprodukter: slagteriaffald, fiskeraffald, træaffald og alger.

Af den årsag er det vigtigt for Movia, at der udelukkende anvendes 2. generations biobrændstof.

Bustypen - TB3

Kravet til totalkapaciteten for bustypen TB3 ændres til 70.

Spørgsmål til udbudsmaterialet

Spørgsmål 54

Movia har lagt en ny køreplan for enhed 10 ind på udbudshjemmesiden. Der er en forskel i afstand mellem Hastusfilen, som viser 1532,203 km for "skoledage" og afregningsarket som oplyser 1509,143 km for samme periode. Kan Movia oplyse hvilke afstandsoplysninger er korrekte – dem i Hastusfilen eller dem i afregningsarket?

Svar på spørgsmål 54

Timerne fra afregningsarket skal benyttes, da det er det udregnet for et standardår.

Spørgsmål 53

Der er planer om i løbet af 2016 at ændre ruterne på 77 og 78 så der steder hvor det ikke er muligt at benytte en 12 meter bus, skal vi så kun byde med 10.5 meter busser?

Svar på spørgsmål 53

Det er korrekt at planerne for linje 77 og 78 ændres fra 2016. Derfor ændres kravet til busmateriellet fra:

2 stk. ca. 10-12 m busser og mulighed for brug af SB1, LB1, TB1

Til:

2 stk. 10 m busser med mulighed for brug af SB1 og LB1.

Spørgsmål 52

Det kan konstateres, at der er i eksempelvis enhed 1 regnes med 203 ma-to, 50 fre, 52 lør og 60 søn (i alt 365) i hastusfilerne som vagter beregnes ud fra. Sammenholder man afregningsarket er der tale om 250 hverdage, 50 lørdage og 65 søndage. Kan Movia præcisere om hvilke tal der skal anvendes som årskalender eftersom det kan have betydning for tillæg på chauffører etc.

Svar på spørgsmål 52

Udgangspunktet for udregningen af timerne i kontrakten er standardåret. De dage som der står i tekstfilen er kun vejledende. Det vil variere fra år til år.

Spørgsmål 50

I 12.1 står at Operatøren umiddelbart skal underrette "elektronisk" (det forstås som Movia ekstranet) til vagtpladsen. Hvis man f.eks. har kontortid man – fred fra kl.8:00-17:00 er det så muligt at ringe til vagtpladsen uden for dette tidsrum og efterfølgende indberette "elektronisk" i kontor tiden.

Svar på spørgsmål 51

Indberetningen skal ske elektronisk via ekstranettet – også uden for det tidsrum, der betragtes som kontortid.

På nuværende tidspunkt kan det lade sig gøre, at lave en indberetning via en iPhone til ekstranettet. Der arbejdes dog med tanken om et "nyt ekstranet", men da den løsning endnu ikke er kendt, vides det ikke, hvorvidt det fortsat vil være en mulighed efterfølgende.

26. november 2015

Præciseringer / ændringer til udbudsmaterialet

Afsnit 2.7.10

Antallet af udbudte timer og busser på enhed 10 ændres til 9.000 timer pr. år samt 7 driftsbusser. Der kan downloades et nyt afsnit 2.7.10 under menupunktet Udbudsmateriale, punkt 1 samt nyt afregningsark og nye vognplaner for linje 271 under punkt 4.

Afsnit 5.5 Elbus

Movia fjerner kravet om at kunne erstatte en dieselbus med en elbus, der, jf. afsnit 5.5, var en mulighed, såfremt de særlige præmisser i afsnittet var opfyldt.

For så vidt angår enhed 2, er det endnu ikke afklaret, hvorvidt der vil blive stillet andre krav om en elbus. Movia forventer at have en afklaring herom den 7. december 2015.

Afleveringsfrister

Movia er endnu ikke afklaret i forhold til, hvorvidt vi afholder en forhandlingsrunde mere. Det er dog besluttet at forlænge fristen for justering af tilbud. Movia informere nærmere herom mandag den 30. november 2015.

Enhed 12 - Møntbord

Movia accepterer, at møntbordet i busserne på enhed 12 er uden møntbakke.

Enhed 12 - Antal siddepladser

Movia ændrer kravet til antallet af siddepladser på minibussen på enhed 12 fra 16 til 15 pladser.

Enhed 11 - Reservebussen

Vær opmærksom på kravet om et maksimalt akseltryk på 6 ton på linje 243 også gælder ved kørsel med reservebus.

3. november 2015

Spørgsmål til udbudsmaterialet

Spørgsmål 50

Vedr. tvungne overtage busser i enhed 1. For at kunne vurdere den reelle værdi af de busser, der skal tvungent overtages i enhed 1 til en, af MOVIA, bogført værdi på 17,2 mio., er det væsentligt at byderne kan få adgang til en grundig besigtigelse af busserne. Det kræver et værkstedsspor, bremsefelt og ordentlige lysforhold. Vi er blevet oplyst om, af nuværende operatør, at "vi kan ikke stille lifte, grav mv. til rådighed". og at "Besigtigelsen skal ske på afgivende operatørs matrikel". Vi har allerede tilbudt at betale for at busserne køres til eksternt værksted, hvis operatøren mangler værkstedets kapacitet, således at nuværende operatør holdes skadesløs. Vi har endvidere tilbudt at dette kan ske i weekenden eller et andet tidspunkt, der måtte passe nuværende operatør bedst. En reel vurdering af bussernes tilstand og derfor forventede tab på busserne kan derfor ikke foretages. Erfaringsmæssigt må det forventes at overtage operatør skal indregne et større tab fordi: A) Bussernes markedsmæssige værdi langt fra afspejler den, af MOVIA, bogførte, værdi og B) Syns og Skøns vurderingen før overtagelsen, ikke nødvendigvis kan forventes at ville resultere i det nødvendige nedslag i prisen, i forhold til den markedsmæssige værdi. Vil MOVIA derfor tilsikre at der kan foretages en grundig besigtigelse af busserne på en lokation hvor der er værkstedsspor, bremsefelt og ordentlige lysforhold til stede, således at alle bydere kan foretage den nødvendige risikovurdering og indregne forventede ekstra afskrivninger/omkostninger i tilbudet og dermed byder under rimelige og fair vilkår?

Svar på spørgsmål 50

Nuværende operatør er forpligtet til at lade busserne besigtige, men besigtigelsesforholdene er ikke nærmere defineret. Movia har henvendt sig til nuværende operatør og henviser derefter til følgende svar:

Operatørerne har mulighed for at besigtige busserne på nuværende operatørs matrikel. Det er vores erfaring, at den vanlige måde at efterse busserne på virker tilfredsstillende. Vi vil ikke kunne honorere at udlevere busserne til tilfældige interesserede. Vi har operatør og busleverandører, der allerede har besigtiget busserne på vanlig vis.

Spørgsmål 49

Vedr. pakke 2 som får en ny køreplan. Når køreplanen ændres ved idriftssætning af rute 65e, med ændring af udligningsophold til følge, hvilket grundlag vil man så udregne K-faktorer ud fra? Bliver det den køreplan som vi byder på jf. udbudsbetingelserne, eller bliver det den køreplan, som køres fra første driftsdag.

Svar på spørgsmål 49

K-faktoren bliver beregnet i forhold til den køreplan, som I afgiver tilbud efter.

Spørgsmål 48

6.1.12 Vedligeholdelsesansvar side 112: - Det fremgår af udbudsmaterialet afsnit 6.1.12 side 113, at manglende fejlmelding af Movia-ejet udstyr mere end en gang inden for 3 måneder per kontrakt medfører at operatøren også skal afholde udgifter til udbedring. Med henvisning til at operatøren i henhold til § 18, stk. 5, også modregnes 500 kr. per konstateret tilfælde af fejlmelding, kan Movia så redegøre for begrundelsen for at operatøren "straffes" to gange? Endvidere kan Movia oplyse, hvad den gennemsnitlige omkostning til udbedring af fejlmeldt Movia ejet udstyr har været per bus i de seneste tre år?

Svar på spørgsmål 48

Teksten fra afsnit 6.1.12 "Hvis Movias funktionskontrol afslører manglende fejlmelding af Movia-ejet udstyr mere end én gang inden for 3 måneder pr. kontrakt, vil omkostningerne til udbedring heraf blive pålignet operatøren." slettes.

Spørgsmål 47

7.4.4 Fordeling mellem kommercielt indhold og trafikinformation side 133: - Det fremgår af udbudsmaterialets afsnit 7.4.4, side 133, at der er 30 % reklamer på skærmene i bussen. Kan Movia bekræfte, at det er operatøren, der er berettiget til at sælge denne reklameplads og oppebære indtægter herfra?

Svar på spørgsmål 47

Movia kan bekræfte, at operatøren er berettiget til at sælge og oppebære indtægten fra, de i afsnit 7.4.4 nævnte, 30% reklamer – efter retningslinjerne for reklamer. På dobbeltskærmene vedrører denne fordeling dog kun venstreside af skærmen, da Movia råder 100% over højre side.

Spørgsmål 46

Udbudsenhed 9: – I udbudsbetingelserne har Movia ikke angivet lokalefaciliteter på linje 35. Vil Movia give tilladelse til afløsning og brug af chaufførfaciliteter på Sundbyvester Plads på linje 35?

Svar på spørgsmål 46

Ja.

Spørgsmål 45

Vil en kommune eller region kunne erstatte Energistyrelsens tilskud til elbusser?

Svar på spørgsmål 45

Såfremt Energistyrelsen vælger ikke at yde tilskud til Movias ansøgning om støtte af elbusser i enheder under A14 kan Movia fortsat benytte optionen for elbus på enhed 2, 4, 5, 8, 9 og 10. Dette kræver dog at følgende betingelser er opfyldt:

- Den operatør, som vinder enheden, er berettiget til at modtage støttebeløbet under de minimisforordningen.
- En region eller kommune yder et tilskud af samme størrelse til anskaffelse af elbussen, som Movia har ansøgt Energistyrelsen om.

Spørgsmål 44

5.3.2 CO₂ skema side 99: - Der må mangle en SORT-oplysning på udbudsenhed 3.

Svar på spørgsmål 44

Det er SORT 3.

Spørgsmål 43

5.3.2 CO₂ skema side 99: - Såfremt det er korrekt at gram CO₂/km på udbudsenhederne 2 og 6 skal være 0 er der uoverensstemmelse mellem skemaet og 2. sidste sætning i tekstafsnittet lige under skemaet.

Svar på spørgsmål 43

Det er korrekt, at det er svært at anvende gennemsnitsbetragtningen på enhed 2 og 6, som begge skal have en CO₂ udledning per km på nul, i det det ikke er muligt at komme med busser som er bedre en nul og som kan kompensere for eventuelle busser der er ringere end nul.

Spørgsmål 42

5.3.2 CO₂ side 99 nederst: – Med henvisning til det i sidste afsnit beskrevne beregningsark for udledning af CO₂/km bedes Movia redegøre hvorfor beregningsarket, når der i en udbudsenhed anvendes busser

med forskellig udledning af Co2 tager udgangspunkt i et vægtet gennemsnit baseret på antallet af busser og ikke i antallet af kørte kilometer med de respektive busser?

Movia bedes ligeledes redegøre for hvordan operatørens tomkørsel indgår i vurderingen af udledningen på de enkelte udbudsenheder?

Svar på spørgsmål 42

Årsagen til at Movia har valgt at basere gennemsnittet på antal af busser frem for antal af kørte kilometer er, for at begrænse kompleksiteten for den efterfølgende drift og driftsopfølgning.

Hvis tildelingen foretages efter den specifikke fordeling mellem bustype og vognløbslængde, så vil operatøren i hele driften være bundet til at udføre kørslen efter denne løsning.

Tomkørsel indgår ikke i vurderingen af bussernes miljøperformance.

Spørgsmål 41

Movia bedes ligeledes redegøre for hvordan uddannelse af chauffører i eco-driving indgår i evalueringen af de afgivne tilbud, når den beskrevne beregningsfil udelukkende tager udgangspunkt i de enkelte bussers SORT-oplysninger?

Svar på spørgsmål 41

Uddannelse af chauffører i eco-driving indgår ikke i evalueringen af de afgivne tilbud.

Spørgsmål 40

I tabellen over SORT-niveau på side 99 står der i CO2 tabellen at enhed 3 skal have SORT 0. Kan Movia præcisere hvad der menes hermed?

Svar på spørgsmål 40

Det er en fejl. Enhed 3 skal have SORT 3.

Spørgsmål 39

I spørgsmål 16 bliver der spurgt om CO2/km. Det er jo ikke muligt at opnå en 0 værdi på dette via BTL diesel, og derfor fastlåser man enten Biogas eller kun et busmærke som kan køre på FAST biodiesel. Er det korrekt forstået, og er det det som er ønsket fra Movia på enhed 1?

Svar på spørgsmål 39

Det er fuldt ud muligt at opnå en 0-værdi ved hjælp af BtL og alle andre biobrændstoffer for den skyld. Det eneste vi skriver i udbudsbetingelserne er, at 1 % biomateriale = 1 % CO₂æ reduktion, dvs. 100 % iblandet biomasse = 100 % CO₂æ reduktion. Operatørerne kan således selv frit vælge hvilken type biomateriale (BtL, biogas, FAME, bioethanol etc.) de ønsker at anvende – dog med det forbehold, at det skal være 2. generations biomateriale.

Spørgsmål 38

Der er stillet krav til at el busserne der bydes med skal opfylde samme krav som der stilles til de normale diesel busser, hvis vi ikke kan garantere dette hvordan skal vi forholde os til dette? Og hvordan skal vi forholde os til støj i bussen i vores kvalitets indeks, den kunne jo støje mere eller mindre?

Svar på spørgsmål 38

Elbussen skal som udgangspunkt overholde de samme krav som dieselbusserne. Hvis operatøren i kontakten med forskellige elbusleverandører erfarer, at et punkt ikke kan opfyldes - f.eks. de fremadvendte sæder, så skal operatøren gøre opmærksom på dette i skema 2 Forbehold og bemærkninger, således at emnet kan blive drøftet på forhandlingsmøderne.

Spørgsmål 37

Er der samme krav til el bus på service grad?

Svar på spørgsmål 37

Ja

Spørgsmål 36

Er det korrekt forstået at selskaber der ikke kan modtage de 1.250.000 ikke er forpligtiget til at tilbyde el bussen?

Svar på spørgsmål 36

Ja det er korrekt. Elbussen skal kun tilbydes hvis de særlige betingelser jf. udbudsmaterialet samt præciseringer i spørgsmål og svar er opfyldt.

Spørgsmål 35

På enhederne 2, 4, 5, 8, 9 og 10 vurderer Movia, at det er muligt at indsætte en elbus, som skal oplades på garagen.

Hvor mange passagerer forventer MOVIA skal transporteres på de vognløb, hvor der skal køre en elbus, per år. Dette er vigtigt for elbus producenterne i deres beregninger af forventet antal kilometer per opladning.

Svar på spørgsmål 35

Se passagertal i fil "Passagertal" under menupunktet *Udbudsmateriale, Andet*.

29. oktober 2015

Spørgsmål til udbudsmaterialet

Spørgsmål 34

6.1.11 Driftsansvar side 110: - Det fremgår af udbudsmaterialet afsnit 6.1.11 side 110, at operatøren er ansvarlig for fuld IT-funktionalitet. Hvorledes mener Movia, at ansvaret for IT-funktionalitet er fordelt under henholdsvis Model A, hvor Movia vælger leverandør og ejer udstyret, og Model B, hvor operatøren vælger leverandør og ejer udstyret?

Svar på spørgsmål 34

Principielt er ansvaret ligeligt fordelt imellem de to ejerskabs modeller, når det drejer sig om brugen og funktionsdueligheden af udstyret. Når det drejer sig om håndtering af fejlbehæftet udstyr er procedurerne selvfølgelig ikke ens for de to modeller. Ved Movia ejet udstyr skal operatøren følge den proces Movia har beskrevet, hvorimod det er op til operatøren selv, at sørge for processer for eget udstyr.

Spørgsmål 33

1.1 Afgivelse af tilbud side 11: - Det fremgår af udbudsmaterialet afsnit 1.1, side 11, at tilbud fra alle runder vil indgå i evalueringen. Kan Movia bekræfte, at tilbuddene fra de forskellige runder vil blive evalueret hver for sig og alene i henhold til de betingelser, der har været gældende for tilbuddene i den pågældende runde?

Svar på spørgsmål 33

Alle tilbud bliver evalueret i henhold til udbudsbetingelsernes afsnit 1 og de deri angivne underkriterier. Såfremt der i udbudsprocessen justeres i kravene, og byderen derfor anser tidligere bud for ikke længere at være gældende, skal byderen informere herom i skema 2, jf. afsnit 1.1

Spørgsmål 32

Busoplysningsskemaer: – Er det korrekt at de nuværende busser på udbudsenhed 1 har dørkombination 1-2-1?

Svar på spørgsmål 32

Nej, de er 2-2-1.

Spørgsmål 31

5.5. Elbus side 103: - Det fremgår af afsnit 5.5, side 103, at operatøren skal oplyse, hvorvidt operatøren tidligere har modtaget de minimis støtte. Henvises der her alene til tidligere modtaget støtte fra Energistyrelsen eller al eventuel de minimis støtte generelt, som virksomheden har modtaget? Kan Movia i øvrigt bekræfte, at operatørens udsagn i den forbindelse alene er til information, og at det ikke vil blive tillagt vægt ved evalueringen, da dette må antages at være i strid med ligebehandlingsprincippet?

Svar på spørgsmål 31

Der er tale om al støtte under de minimis-forordningen, som operatøren har modtaget, der altså ikkebegrænset til støtte fra Energistyrelsen.

Energistyrelsen angiver følgende forklaring til, om en hvordan "en virksomhed" skal forstås. Dette er relevant for virksomheder, der har afdelinger i forskellige lande.

"KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 1407/2013 af 18. december 2013 om anvendelse af artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på de minimis-støtte Art. 2, stk. 2 En »enkelt virksomhed« omfatter i denne forordning alle virksomheder, mellem hvilke der består en af følgende former for forbindelse: a) en af virksomhederne besidder flertallet af de stemmerettigheder, der er tillagt aktionærerne eller deltagerne i en anden virksomhed b) en af virksomhederne har ret til at udnævne eller afsætte et flertal af medlemmerne af administrations-, ledelses- eller tilsynsorganet i en anden virksomhed c) en af virksomhederne har ret til at udøve en bestemmende indflydelse over en anden virksomhed i medfør af en med denne indgået aftale eller i medfør af en bestemmelse i dennes vedtægter d) en af virksomhederne, der er aktionær eller deltager i en anden virksomhed, råder i medfør af en aftale med andre aktionærer eller deltagere i denne anden virksomhed over flertallet af aktionærernes eller deltagernes stemmerettigheder.

Virksomheder, mellem hvilke der via en eller flere andre virksomheder består en af de i første afsnit, litra a) til d), nævnte forbindelser, betragtes også som en enkelt virksomhed."

Movia bekræfter, at operatørens udsagn ikke bliver tillagt vægt ved evalueringen.

Spørgsmål 30

8.2 Afløsning på strækningen: - Det fremgår af afsnit 8.2, side 137, at der efter en konkret vurdering evt. kan indgås en særlig aftale med Movia om afløsning det pågældende sted, og at arbejdsmiljømæssige hensyn

kan indgå som begrundelse for afløsning på strækningen. Kan Movia oplyse, om man evt. ved efterfølgende aftale vil kunne rykke rundt på ophold, som er indlagt i køreplanen, således at afløsning kan ske i den forbindelse uden at det er til gene for passager?

Svar på spørgsmål 30

De ophold som ligger i den udbudte køreplan ligger ad hensyn til korrespondancer og driftsafvikling på store knudepunkter. Ønskes der afløsning på ruten skal det som udgangspunkt ske uden at genere passagererne. Det betyder at der som udgangspunkt ikke vil blive introduceret ophold disse steder.

Spørgsmål 29

9.3.3 Suspension af kvalitetsbonus/modregning side 147: - Det fremgår af afsnit 9.3.2, side 147, at Movia kan nulstille kvalitetsmålingen pga. udefrakommende forhold. Kan det lægges til grund, at en sådan nulstilling altid vil ske, såfremt operatøren kan dokumentere, at udefrakommende forhold har haft en effekt på kvalitetsmålingen?

Svar på spørgsmål 29

Nej, det kan ikke lægges til grund, at en nulstilling altid vil ske, såfremt operatøren kan dokumentere, at udefrakommende forhold har haft en effekt på kvalitetsmålingen. Der bliver foretaget en specifik vurdering fra situation til situation. Movia foretager en vurdering ud fra både operatørens dokumentation samt dokumentation fra egne værktøjer.

Spørgsmål 28

11.2.1 Afregning driftsbusser side 154 sidste afsnit: – Det fremgår af afsnit 11.2.1, s. 154, at Movia ved reduktion i antallet af driftsbusser også nedsætter operatørens faste omkostninger forholdsmæssigt. Denne reduktion har ingen sammenhæng med den økonomiske realitet hos operatøren, da klart den største del af operatørens faste omkostninger, herunder bl.a. udgifter til anlæg og administration, ikke falder, fordi antallet af driftsbusser nedsættes. Hvorfor mener Movia, at en reduktion i antallet af driftsbusser også berettiger til en forholdsmæssig nedsættelse af de faste omkostninger, og i den forbindelse kan Movia så oplyse, hvilke faste omkostninger der efter Movias opfattelse er skalerbare, når antallet af driftsbusser nedsættes?

Endvidere skal vi i forlængelse af ovenstående bede Movia redegøre for, hvorfor de faste omkostninger så ikke også tilsvarende sættes op forholdsmæssigt, når antallet af driftsbusser forøges?

Svar på spørgsmål 28

Movia er enig i, at der er faste omkostninger, som ikke falder, fordi antallet af driftsbusser nedsættes. Movia er dog af den opfattelse, at fordi det hidtil ikke har været muligt at reducere i de faste omkostninger, at nogle bydere lægger flere omkostninger på denne udgiftspost end, hvad reelt er faste omkostninger. Derfor er denne justering foretaget.

De faste omkostninger justeres, jf. afsnit 11.2.2, ligeledes ved en forøgelse i forhold til antallet af driftsbusser.

Teksten:

De faste omkostninger justeres forholdsmæssigt i forhold til ændringen i antallet af driftsbusser, således at hvis antallet af driftsbusser sænkes med 10 %, sænkes vederlaget for faste omkostninger med tilsvarende 10 %.

Præciseres til:

De faste omkostninger justeres forholdsmæssigt i forhold til ændringen i antallet af driftsbusser, således at hvis antallet af driftsbusser justeres med 10 %, justeres vederlaget for faste omkostninger med tilsvarende 10 %.

Movia ønsker, at drøfte emnet ved forhandlingsmøderne.

Spørgsmål 27

12.1 Operatørens oplysningspligt ved driftsuregelmæssigheder mv. side 155: - Det fremgår af udbudsmaterialet afsnit 12.1, s. 155, at operatøren skal indberette, når en bus er forsinket i rute, og at dette skal ske senest 10 min. efter, at turen er forsinket. Kan Movia oplyse, hvornår en bus må anses for at være "forsinket i rute", da dette ikke ses at være defineret i udbudsmaterialet?

Svar på spørgsmål 27

Movia anser en bus for forsinket i rute, når den ikke overholder den fastlagte køreplan.

Spørgsmål 26

16.1. Administration af chaufførfaciliteter side 166: – Det fremgår af udbudsmaterialet, at Movia drager omsorg for, at chaufførfaciliteterne er forsikret mod brand og bygningskade, og at selvriskoen er på 25.000 for hver forsikringsbegivenhed, som operatøren er ansvarlig for. Skal dette forstås således, operatøren alene hæfter for selvriskoen i tilfælde, hvor operatøren har forårsaget eller været medvirkende til skaden?

Svar på spørgsmål 26

Operatøren hæfter for selvriskoen i alle tilfælde.

Spørgsmål 25

§ 18 stk. 3: I kontrakten § 18, stk. 3, oplystes de fejlgrupper, som operatøren kan blive modregnet for. Kan Movia bekræfte, at der alene kan ske modregning, såfremt fejlen kan henføres til operatørens forhold, og ikke hvis fejlen er begrundet i udefrakommende forhold, som operatøren ikke har mulighed for at påvirke?

Svar på spørgsmål 25

Nej det kan Movia ikke bekræfte.

Spørgsmål 24

§18 stk. 5: Movia bedes redegøre hvorfor operatøren jf. § 18, stk. 5, skal betale dagbøder pr. dag, når Movia, jf. afsnit 2.2 Afregningsvognplaner, Ændringer af afregningsvognplaner nederst side 18, kun skal kompensere operatøren for hver hverdag?

Svar på spørgsmål 24

Teksten i §18 stk. 5

- Såfremt afleveringsfristen for driftsvognplaner, vognløbsbeskrivelser eller anden aftalt form for beskrivelse af driftsforhold ikke overholdes (500 kr. pr. dag pr. vognløb eller anden beskrevet driftsenhed som afleveringsfristen er overskredet).
- Såfremt der foreligger mangelfulde vognløbsbeskrivelser eller anden aftalt beskrivelse (500 kr. pr. dag pr. vognløb eller pr. driftsenhed som afleveringsfristen er overskredet).

Ændres til

- Såfremt afleveringsfristen for driftsvognplaner, vognløbsbeskrivelser eller anden aftalt form for beskrivelse af driftsforhold ikke overholdes (500 kr. pr. hverdag pr. vognløb eller anden beskrevet driftsenhed som afleveringsfristen er overskredet).
- Såfremt der foreligger mangelfulde vognløbsbeskrivelser eller anden aftalt beskrivelse (500 kr. pr. hverdag pr. vognløb eller pr. driftsenhed som afleveringsfristen er overskredet).

Spørgsmål 23

Kan Movia acceptere at der på 600S foretages chaufførskift på Slangerup rutebilstation?

Svar på spørgsmål 23

Ja.

Spørgsmål 22

Er Movia sikre på at køreplanen for 65E holder i praksis? Jævnfør de fremsendte køreplanfiler skal den have en gennemsnitshastighed på 54,24 Km/t. Sammenlignelige linier (600s, 310R, 320R, 375R) har alle en gennemsnitshastighed på mellem 31 og 34 Km/t. Gennemsnitshastigheden for 65E virker uhørt høj.

Svar på spørgsmål 22

Linje 65E er en helt ny linje, som endnu ikke er i drift. Køreplanen på linjen er Movias bedste bud lige nu. Linjen kommer i drift til marts 2016 og vil efterfølgende blive evalueret og justeret, således at køreplanen til kontraktstart vil afspejle det.

Spørgsmål 21

Movia angiver 2 minutters minimumudligningstid ved endestationer på ture. På linje 600s, som kører efter køre-hviletidsregler (herunder også pauseregler) kan dette være afgørende om en pause opfylder overenskomstens krav (der kan være et muligt 45 minutters ophold, 2 min i udligning giver 43 minutter og udelukker derfor pause efter ca. 4h30 kørsel) Vil Movia følge op på, om entreprenør overholder de 2 minutters minimumudligningstid? Vælger man at ignorere de to minutter, får man en væsentlig fordel ved planlægning af vagter som afholder pause f. eks. på Hillerød st. eller Hundige st.

Svar på spørgsmål 21

Linje 600S er udbudt og planlagt med 5 minutters minimumsendestationsophold.

De 5 minutter skal anvendes til at opfange mindre forsinkelser og variationer i driften, så den næste tur kan afgå til tiden. Hvordan operatøren i den forbindelse planlægger deres driftstilrettelæggelse herunder chaufførvagter vil Movia ikke blande sig i, men operatøren skal i planlægningen tage hensyn til, at bussens ankomst kan variere i op til det, som svarer til minimumsopholdet.

Spørgsmål 20

På enhederne 2, 4, 5, 8, 9 og 10 vurderer Movia, at det er muligt at indsætte en elbus, som skal oplades på garagen.

Hvilke vognløb forventer MOVIA at der evt. skal indsættes en elbus på de nævnte enheder.

Svar på spørgsmål 20

Af prioritetskemaet under "Ændringer/præciseringer til udbudsmaterialet af den 27. oktober" fremgår længden på de vognløb, som Movia ønsker elbussen skal indsættes på.

27. oktober 2015

Spørgsmål til udbudsmaterialet

Spørgsmål 19

Movia stiller krav om option på en elbus på nogle af enhederne. Hvordan skal man som byder forholde sig, hvis man tror, at merudgiften til en elbus er større end tilskuddet på kr. 1.250.000,-?

Svar på spørgsmål 19

Såfremt I mener, at merudgiften til en elbus er større end tilskuddet på 1,25 mio. kr., skal I indregne merudgiften i jeres tilbud. I kan desuden ved afgivelse af første rundes tilbud tage forbehold, såfremt der er forhold I er usikre på. Movia ønsker, at elbussen bliver et tema på forhandlingsmøderne.

Spørgsmål 18

Afregningen for El bussen som I ønsker som option. Skal den ligges ind som en separat bus med fordeling på de faste og køreplans og bus afhængige omkostninger. Og Hvor detaljeret skal busoplysningskemaet udfyldes.

Svar på spørgsmål 18

Elbussen indgår ikke i tildelingen og derfor har vi på nuværende tidspunkt ikke brug for detaljeret oplysninger om elbussen. Elbussen skal derfor ikke beskrives i busoplysningskemaet. Såfremt operatøren efter tildeling får besked om, at skulle indkøbe en elbus, som erstatning for en tilbudt dieselbus, skal operatøren på dette tidspunkt fremsende nærmere detaljer om elbussen.

Operatøren skal dog sikre, at den elbus, operatøren vil indsætte som erstatning for dieselbussen, overholder udbudskrav samt det tilbudte niveau for dieselbussen, den erstatter. Såfremt dette på nogle parametre ikke er muligt, skal det beskrives i skema 2 – forbehold og bemærkninger, så Movia har mulighed for at justere i henhold til dette.

I forhold til om elbussen skal lægges ind som en separat bus i tilbuddet med fordeling på de faste, køreplansafhængige og busafhængige omkostninger, så skal den ikke det. Byderen skal afgive tilbud på eksempelvis dieselbusser og vil blive afregnet i forhold til den i tilbuddet tilbudte pris – uanset om Movia kræver, at en af dieselbusserne erstattes af en elbus.

Kræver Movia, at en dieselbus erstattes af en elbus, vil operatøren foruden den faste afregning maksimalt modtage 1,25 mio. kr. i tilskud til dækning af merudgifter til køb af bussen samt omkostninger til ladestation mv. Se uddybning under ændringer/præciseringer for den 27. oktober 2015.

Spørgsmål 17

SORT måling. Er det acceptabelt at benytte forbrugstal som er kendte på de enkelte linjer og busmodeller.

Svar på spørgsmål 17

Det er acceptabelt at benytte forbrugstal, som er kendte på de enkelte linjer og busmodeller, såfremt leverandøren ikke har foretaget officielle SORT målinger.

Spørgsmål 16

Vedr. CO₂æ/km, s. 99. Er det korrekt forstået, at i enhed 1, 2 og 6, skal der køres med busser på 100% BTL, biogas eller el således at CO₂æ er = 0?

Svar på spørgsmål 16

Ja det er korrekt forstået.

Spørgsmål 15

I skema 1 er der ikke taget højde for kombinationstilbud. Ønsker i ikke en samlet oversigt over busmateriel i kombinationerne?

Svar på spørgsmål 15

I skema 1 er der mulighed for at skrive både tilbudsnummer og enhedsnummer. I eksemplet øverst i arket kunne man eksempelvis skrive, at alle seks linjer var tilbudsnummer 1, hvilket så ville være et eksempel på et kombinationstilbud på enhederne 1 og 7.

Spørgsmål 14

Er der krav om passager AC i enhed 7?

Svar på spørgsmål 14

Nej det er der ikke.

Spørgsmål 13

På enhed 9 er der 2 busser som skal være 10-12 meter. Betyder det at vi frit kan vælge mellem at tilbyde enten SB1, LB1 eller TB1. Vurderes alle tre typer ens?

Svar på spørgsmål 13

Der kan frit vælges mellem SB1, LB1 og TB1. Alle vurderes efter samme princip. Dvs. at f.eks. antal af siddepladser vurderes, hvormed en 12 meter typisk vil opnå bedre vurdering end en 10 meter på dette parameter. Samtidigt vil en mindre bus typisk have bedre miljøegenskaber, og dermed blive vurderet bedre på dette parameter.

Spørgsmål 12

Kan Movia tillade at der på 600S foretages chaufførskift på Roskilde Station?

Svar på spørgsmål 12

Grundet stor passagerudskiftning på Roskilde Station, kan Movia godt acceptere chaufførskifte på Roskilde Station.

Spørgsmål 11

I enhed 1, 2 og 6. Hvad er emissionskrav på brugte busser, i tabellen står kun en -? Vi har bemærket at de overtage busser kan køre videre i klasse EEV.

Svar på spørgsmål 11

Foruden busoverdragelsesbusserne på enhed 1, så er der krav om nye busser på enhed 1. Det vil sige, at operatøren kan vælge at udføre kørslen med busoverdragelsesbusserne (EEV) eller med nye busser (Euro 6).

På enhed 2 og 6 er kravet for brugte busser EEV.

Spørgsmål 10

I enhed 9, hvilken af de nævnte bustyper vil eventuelt blive konverteret til en elbus. Der kan være stor prisforskel mellem en TB1 og en SB1!?

Svar på spørgsmål 10

På enhed 9 skal elbussen erstatte en TB1. Movia ønsker, at elbussen udfører kørslen på linje 35.

Ændringer/præciseringer til udbudsmaterialet

Prioritering af enheder for elbussen

Movia ansøger Energistyrelsen til støtte til i alt 3 elbusser. I forhold til indsættelse af elbusser prioriterer Movia enheder i denne rækkefølge:

| Enhed | Linje | Buslængde (m) | Vognløb (km) | Hverdage | Lørd.-sønd. | Årskørsel (km) | Ophold (timer) | Prioritet |
|-------|-------|---------------|--------------|----------|-------------|----------------|----------------|-----------|
| 2 | 65 | 12 | 278,9 | X | | 69.725 | 3 | 1 |
| 8 | 137 | 12 | 219,3 | X | | 54.825 | | 2 |
| 4 | 305 | 12 | 203,1 | X | | 50.775 | | 3 |
| 5 | 370 | 12 | 193,2 | X | | 48.300 | 1+ | 4 |
| 9 | 35 | 12 | 164,2 | X | | 41.050 | 1+ | 5 |
| 10 | 271 | 12 | 124,8 | X | | 31.200 | 1+ | 6 |

Når der er angivet 6 enheder, som elbusserne kan indsættes i skyldes det, at enheden kun kan tildeles en operatør, som ikke kan modtage de minimis-støtte, og at vi derfor har brug for back-up enheder, hvor elbusserne kan indsættes i.

Elbussen skal indsættes som en primær driftbus, hvor den kører flest mulige km i forhold til, hvad den valgte teknologi tillader. Inden for hver enhed, har vi angivet den linje og det vognløb, som vi forestiller os at elbussen med fordel kan indsættes på.

Det er op til operatøren at vælge om bussen skal opvarmes med el eller f.eks. dieselfyr.

Tilskud til elbussen

Energistyrelsen kan alene give støtte til meromkostninger for elbussen samt til omkostninger, der er forbundet med ladeinfrastruktur. Se nedenfor.

Meromkostninger defineres som forskellen i anskaffelsespris på elbussen og en sammenlignelig dieselbus – dvs. den dieselbus, som elbussen vil erstatte i den pågældende enhed. Altså den dieselbus, som operatøren ikke anskaffer.

Omkostninger til ladeinfrastruktur defineres som køb og installation af ladestander og evt. omkostninger til at tilkøbe flere ampere på depotet og det nødvendige elektrikerarbejde forbundet hermed.

Fra Energistyrelsen vejledning til puljen fremgår:

”Energistyrelsen kan støtte dokumenterede støtteberettigede omkostninger. De støtteberettigede omkostninger er de ekstra investeringsomkostninger, der er nødvendige for at opnå en højere miljøbeskyttelse, og som er direkte relateret til gennemførelsen af projektet.

Disse omfatter:

1. Meromkostninger til anskaffelse eller finansiel leasing af nye elbusser.
2. Omkostninger til anskaffelse, installation og opsætning af ladeinfrastruktur
3. Omkostninger til anskaffelse, installation og opsætning af batteri
4. Omkostninger til rapportering af projektet og dets resultater.

De støtteberettigede omkostninger omfatter ikke driftsudgifter i form af reparationer, vedligeholdelse eller drivmiddel. ”

19. oktober 2015

Præciseringer / ændringer til udbudsmaterialet

Afsnit 4.1

Emailadresse til Thomas Dalbøl er ændret til tdh@fjordbus.dk

Afsnit 2, side 15

I skemaet over enheder fremgår det for enhed 3, at operatøren skal være administrator for faciliteten Ny Allerød. Operatøren skal IKKE være administrator for faciliteten Ny Allerød.

Bilag 2

I afsnit 2, side 18 er foretaget følgende justeringer, der ikke er gjort opmærksom på i bilag 2.

I forbindelse med ændringer af vognplaner er sporarbejde tilføjet til listen over det, som opfattes som akut og hvor fristen for aflevering af planer er nedsat til 2 måneder.

Hvis Movia varsler en for sen aflevering inden 3 månedersfristen, så kan fristen for aflevering af planer nedsættes til 2 måneder.

Afsnit 2 og 8

Movia arbejder på at finde et toilet i Skibby, som kan benyttes på enhed 2. Byderen skal afgive tilbud på rollen som administrator for dette toilet. Operatøren skal forvente, at størrelsen af toilettet er ca. 15m2, med en benyttelsesgrad 3.

Afsnit 6, Webservice

Det præciseres, at al data der skal benyttes til passagerinformationsformål i busser (destinationsskilte, stoppestedannoncering og infotainment), skal hentes i infotainment-webservicen.

Spørgsmål til udbudsmaterialet

Spørgsmål 9

7.4 Infotainment: Movia skriver at der er krav om infotainment i pakke 1,2 og 6, men skriver samtidig i 4. afsnit, at det vil være ønskeligt i øvrige pakker – dog vægtes dette ikke positivt i tildelingen. Kan Movia venligst uddybe?

Svar på spørgsmål 9

Movia ønsker infotainment på alle linjer, men der er på nuværende tidspunkt ikke betalingsvillighed til at betale ekstra for denne ydelse (med undtagelse af enhederne 1, 2 og 6), hvorfor det ikke vægtes i tildelingen.

Spørgsmål 8

S.55, 2. afsnit under særlige forhold. Når I skriver at det undtagelsesvist kan forekomme at operatøren uden betaling for for sent afleverede vognplaner, skal tilpasse kørslen, hvad menes der så? Jeg vil gerne have oplyst om det er en eller to gange om året.

Svar på spørgsmål 8

Movia har ikke det eksakte svar på dette spørgsmål, men byderen skal regne med 1-3 forekomster om året, hvor der kan forekomme ændringer med ned til en uges varsel. Det vil eksempelvis være i forbindelse med temadage.

Spørgsmål 7

15.4 Academy System: Har Movia på nuværende tidspunkt gjort sig nogen erfaringer om hvor lang tid en chauffør skal anvende på at blive certificeret.

Svar på spørgsmål 7

Nej - Movia har endnu ikke gjort sig nogen erfaringer om tidsforbruget. Den samlede certificering vil formentlig bestå af ca. 50-60 multichoice spørgsmål. Systemet er indrettet således at brugeren (chaufføren), efter eget valg, kan vælge at besvare spørgsmålene i "småbidder" med 3-5 spørgsmål ad gangen.

Spørgsmål 6

Movia skriver i §18 stk. 10, at efter 2 måneder af kontraktperioden kan Movia årligt kan modregne 5.000 for hver chauffør der ikke er certificeret. Mediregner Movia december 2016 for den første måned for pakke 1-9 eller betragtes start som værende 1. januar 2017?

Svar på spørgsmål 6

Nej, Movia mediregner ikke december 2016 for den første måned for pakke 1-9. Begyndelsen af de 2 måneder regnes fra 1. januar 2017.

Spørgsmål 5

På tekstfilerne for enhed 1 står i beskrivelsen at det er Linje 600S + 230R. Blot for god ordens skyld bør det nok lige rettes for at undgå forvirring.

Svar på spørgsmål 5

På enhed 1 skal der IKKE (på nuværende tidspunkt) udføres ture på linje 230R. Det er en trykfejl i tekstfilerne.

Spørgsmål 4

På s. 14 skriver I: "Såfremt tilbudsgiver angiver flere typer af busmærker/leverandører for tilbud på samme enhed, vil alene bedømmelsen af det busmærke/leverandør som Movia tildeler færrest point, indgå i tildelingen for det specifikke tilbud." Jeg er uforstående overfor denne sætning, da flere af udbudsenhederne ikke nødvendigvis kan køres med busser af samme leverandør. En kombination af mærker vil i flere tilfælde være mest optimal, og i kan med denne metode risikere at stille et godt tilbud i et dårlig situation rent vægtningsmæssigt.

Svar på spørgsmål 4

Sætningen tilpasset således: "Såfremt tilbudsgiver angiver flere typer af busmærker/leverandører for den enkelte bus i samme tilbud, vil alene bedømmelsen af det busmærke/leverandør for den enkelte bus som Movia tildeler færrest point, indgå i tildelingen for det specifikke tilbud."

Spørgsmål 3

S.11, afsnit 1.2. Hvad menes der med "short-listing"?

Svar på spørgsmål 3

Ved short-listing kan man undervejs begrænse antallet af deltagere. F.eks. at man prækvalificerer 10 og undervejs skærer fra (ved at anvende tildelingskriteriet og fjerne de ringeste), så der f.eks. kun er 6, der afgiver endeligt tilbud.

Spørgsmål 2

Realtid er ikke specificeret så der kan prissættes omkostninger, hvordan skal vi forholde os til dette. Vi er jo tvunget til at levere noget som vi ikke kender omfanget af på at udvikle mod jeres system.

Svar på spørgsmål 2

Der kan downloades kravspecifikation på det udstyr, der skal installeres i bussen under menupunktet *Udbudsmateriale, Andet*. Såfremt den leverandør, som I ønsker at benytte, har yderligere spørgsmål, er de naturligvis velkomne.

Spørgsmål 1

Er det korrekt at enhed 1, linje 600S, er en rute på mere end 50 km hvorfor linjen er en EU linje med dertil hørende regler for køre hviletid osv.?

Svar på spørgsmål 1

Ja det er korrekt. Ruten for linje 600S er mere end 60 km.

12. oktober 2015

Det samlede udbudsmateriale er tilgængeligt under menupunktet Udbudsmateriale.