

# Spørgsmål og Svar til A15

Nedenfor følger Ordregivers besvarelse af de spørgsmål, der foreløbigt er blev stillet i forbindelse med spørgerunden.

## 1. februar 2017

### **Annullering af udbudsenhed 7**

Der har i forhandlingsperioden været drøftelser omkring fremtiden for linje 65E (enhed 7). Det er ikke blevet besluttet at nedlægge linjen, men der er fortsat stor usikkerhed om linjens fremtid.

Det er derfor blevet besluttet, at udbuddet af enhed 7 annulleres. Der skal således ikke afgives tilbud på denne enhed.

### **Forlængelse af fristen for afgivelse af tilbud**

Grundet ændringen så sent i udbudsprocessen forlænges fristen for afgivelse tilbud til den 8. februar 2017 kl. 14:00.

# 31. januar 2017

## Spørgsmål og svar

### **Spørgsmål 63**

Ved tilbud med brugte busser skal det, jf. præcisering nr. 17, angives, hvilken CO2 udledning, der tilbydes. Metoden for, hvordan det tilbudte CO2 niveau opnås, skal ligeledes angives.

Såfremt den brugte bus faktiske brændstofforbrug er bedre eller ringere end det forventede forbrug, skal operatørens da indkøbe mindre/mere biobrændstof end antaget ved beregning? Eller skal operatøren indkøbe den beregnede mængde?

### **Svar på spørgsmål 63**

Operatøren skal indkøbe den mængde biobrændstof, som er nødvendig for at overholde det tilbudte niveau for CO2 udledningen.

# 28. januar 2017

## Præciseringer

### **Præcisering nr. 19**

Movia arbejder i øjeblikket på en ny målemetode af emissioner - herunder støj. For at sikre, at der ikke er opstået nogen misforståelser i forhold til den i udbudsmaterialet beskrevne model og den nye målemetode, som er under udarbejdelse, præciseres det, den nye målemetode ikke er gældende for dette udbud.

## 26. januar 2017

Movia har vurderet, at det vil være hensigtsmæssigt at gennemføre yderligere en forhandlingsrunde. Forhandlingsrunden vil ske som skriftlig forhandling.

Tilbudsfrist for afgivelse af endelige tilbud er mandag den 6. februar 2017 kl. 14:00. I skal være opmærksomme på, at der skal afgives nye tilbud (både enkelttilbud og eventuelle kombinationstilbud, idet tilbud fra tidligere runder IKKE medtages i evalueringen af de endelige tilbud. Movia har en klar forventning om, at denne runde vil være den sidste.

I forbindelse med den yderligere forhandlingsrunde har Movia yderligere 5 præciseringer (Præcisering nr. 14 til 18), som er beskrevet nedenfor.

Movia vil senest i morgen fremsende individuelle mails til alle bydere med visse individuelle bemærkninger til de afgivne tilbud, idet der dog ikke vil blive givet en tilbagemelding på, hvorledes de afgivne tilbud vurderes af Movia.

## Præciseringer

### Præcisering nr. 18

Der er gennemført prøvekørsel med forskellige buslængder og i den forbindelse er der via Spørgsmål og Svar skrevet herom i præciseringerne nr. 8, 9, 10, 11, 12 og 13.

Movia vil sikre, at det er entydigt, hvilke buslængder der er blevet godkendt til at udføre kørsel med på de enkelte enheder og/eller linjer, hvorfor det følgende præciseres:

- På enhederne 1 og 5 blev der foretaget prøvekørsel på linjerne med en 12,33 m bus. 12,33m bussen blev godkendt til kørsel på linjerne, der indgår i disse to enheder.
- På enhed 2 blev der foretaget prøvekørsel med en 12,33 m bus på linje 406. Bussen blev IKKE godkendt til at udføre kørsel på denne linje. Der har tidligere været udført prøvekørsel på linjerne 401A og 408, hvorfor disse to linjer blev godkendt til kørsel med 12,33 m busser. Øvrige

linjer i enheden blev ikke prøvekørt, hvorfor der IKKE er givet godkendelse til kørsel med denne buslængde på disse linjer.

- På enhed 6 blev der foretaget en prøvekørsel med en bus på 13,2 m og bussen blev godkendt til at udføre kørsel på denne linje.
- På enhed 8 blev der foretaget en prøvekørsel med en bus på 10,8 m.

Bussen blev IKKE godkendt til at udføre kørsel på linjerne.

Såfremt den vindende byder, efter kontraktindgåelsen, ønsker at indsætte en bus med en længde som, jf. ovenstående, ikke er godkendt i forbindelse med afgivelse af tilbud, kan dette efterfølgende tillades, såfremt der kan opnås godkendelse fra vejmyndigheden og såfremt en evaluering foretaget af Movia vil give bussen mindst samme antal point på underkriterierne "Miljø" og "Kvalitet af busmateriel" (efter vægtningen i udbudsmaterialet) end den bus, som indgik i tilbuddet. Dette gælder såvel linjer, hvor der er udført prøvekørsel og hvor den pågældende buslængde ikke er tilladt, og linjer, hvor der ikke er udført prøvekørsel.

Busser med længden op til 12,2 m er godkendt til kørsel på linjerne, hvor der er krav om indsættelse af 12 m busser. Operatøren skal dog altid sikre, at bussen er egnet til kørsel på ruten.

## **Præcisering nr. 17**

I bilag 5, Liste over busmateriel, skal det tilbudte niveau for den enkelte bus' CO2 udledning angives.

Som skemaet hidtil var udformet, var det muligt at misforstå, hvorvidt det var bussens faktiske brændstofforbrug omregnet til CO2 ækvivalenter eller det tilbudte niveau, der skulle angives i kolonne AA og AB (for så vidt angår busser, hvor der eksisterer SORT tal) eller kolonne AG og AH (busser, hvor der ikke er SORT tal - kun brugte busser).

Der er derfor uploadet et tilpasset skema, hvori det tilbudte niveau for bussens CO2 udledning skal angives i en nyindsat kolonne, AI. Ved beregning af niveauet skal operatøren tage højde for den i udbudsmaterialet definerede SORT kategori (Afsnit 5.3.2). Kolonnen AI benyttes til brug for tildelingen. Kolonnerne Z til AH udfyldes, men benyttes ikke til brug for tildelingen. Bussens faktiske brændstofforbrug omregnet til CO2 ækvivalenter angives i kolonnerne Z til AB.

Kolonnen AJ benyttes til angivelse af metoden for opnåelse af det tilbudte CO2-niveau. Det præciseres, at den beskrevne metode SKAL være indregnet i det tilbudte niveau, som angives i kolonne AI.

### **Præcisering nr. 16**

Ved afgivelse af tilbud med brugte busser har SORT tallet (hvor der kan fremskaffes SORT tal) altid forrang fremfor forventet forbrug, ved beregning af den forventede tilsætning af syntetisk biobrændstof.

### **Præcisering nr. 15**

Det præciseres, at tilbudte niveauer for eksempelvis CO2, indvendig og udvendig støj, kvalitetsindeks og servicegrad mv. skal være gældende i hele kontraktperioden. Det vil sige, at de også skal være gældende i forlængelsesperioderne på trods af, at disse perioder ikke indgår i tildelingen.

### **Præcisering nr. 14**

Movia stiller ikke krav om et minimum af reservebusser, hvorfor det er muligt at afgive tilbud uden at tilbyde reservebusser.

Da Movia dog ikke anser det for muligt at gennemføre driften uden reservebusser, præciseres det derfor, at såfremt der ikke er afgivet tilbud med en eller flere reservebusser, der derved ikke indgår i evalueringen, at al kørsel på den/de pågældende linjer skal udføres med materiel, som lever fuldt ud op til niveauet for den/de tilbudte driftsbus-ser.

## 4. januar 2017

Præciseringer

### **Præcisering nr. 13**

Movia har gennemført prøvkørsel på enhed 5 (linje 37) med en 12,3 m bus, hvilket ikke gav nogen udfordring. Der kan afgives tilbud med busser på 12,3 m på denne linje.

### **Præcisering nr. 12**

På linje 406, som er en del af enhed 2, har, som beskrevet i præcisering nr. 10, været prøvekørt med en 12,3 m bus. Dette viste sig at være en udfordring, hvorfor vi ikke kunne give tilladelse til at der indsættes 12,3 m busser på denne linje.

Ydermere har vi i præcisering nr. 8 beskrevet, at vi anser at busser med længderne 12,1 og 12,2 kan udføre driften der, hvor vi har stillet krav om 12 m busser.

På linje 406 udføres kørslen i dag med en bus, der er 11,99 m og denne bus kan lige komme rundt ved Havemølleve/Brinstrupvej, hvor 12,3 m bussen havde svært ved at udføre venstresvinget i retningen mod Gyrstinge.

Busser med længden 12,1 m eller 12,2 m kan derfor godt vise sig at have en udfordring ved dette kryds og byderne skal derfor sikre sig, at den bus, de byder med, kan komme rundt i krydset.



## 3. januar 2017

### Spørgsmål og svar

#### **Spørgsmål 62**

Movia har i december 2016 udsendt en mail vedrørende "Mulighed for at sælge energibesparelser fra nye energieffektive busser".

- Er CO2 besparelsen/bidraget for elbusserne fra net- og distributionsselskaber noget som MOVIA får glæde af, eller er det operatøren?
- Hvad er SORT tallene for de busser, der kører på de forsk. enheder i MOVIA A15 i dag, så vi kan indregne bidraget på de forsk enheder?

#### **Svar på spørgsmål 62**

Ejeren af køretøjet kan "sælge" energibesparelsen til et elselskab. Det er dermed operatøren, som modtager tilskuddet fra energiselskabet - for så vidt angår enhed 7 (linje 65E) er det dog Movia der modtager tilskuddet, da det er Movia, der leaser busserne. TRE-FOR og SEAS-NVE kan håndtere mindre flåder af køretøjer.

Det fremgår af det til operatørerne fremsendte notat, at energibesparelsen beregnes i forhold til et baselinekøretøj (svarer til en gns. EEV-bus fra 2012).

Energibesparelsen beregnes som forskellen i forbruget fra det køretøj, som påtænkes anskaffet og baseline-køretøjet.

### **Spørgsmål 61**

Side 198, fejlgruppe A, A2

Tillægsspørgsmål til spørgsmål 35: Hvis afgang fra endestationen/depotet er forsinket mere end 120 sek., og forsinkelsen er forårsaget af forholdende beskrevet i 8.1.1 og 8.1.2, tæller det så som en A2 hændelse?

### **Svar på spørgsmål 61**

Rettidig afgang fra endestationen påhviler operatøren med mindre andet specifikt er aftalt. Der kan være trafikale situationer, som er beskrevet i afsnit 8.1.2, hvor sådanne aftaler vil blive indgået.

### **Spørgsmål 60**

Side 199, stk. 4

Tillægsspørgsmål til spørgsmål 39 og 40: Er MOVIA indstillet på at have dialog med operatøren om, at det af hensyn til passagererne kan være hensigtsmæssigt at fortsætte en tur, hvor forsinkelsen overstiger linjefrekvensen, uden at turen udgår?

### **Svar på spørgsmål 60**

Movia har ikke nogen præciseringer til udbudsmaterialet omhandlende udgået ture, men Movia er indstillet på dialog. Det kan oplyses at der ikke vil være ændringer til gældende praksis.

### **Spørgsmål 59**

Side 151, stk. 8.2

Tillægsspørgsmål til spørgsmål 42: Ved busnedbrud på ruten indtil driften er genoprettet, opfatter operatøren "busnedbruddet" som den eneste årsag til den efterfølgende udgåede tid. Kan dette accepteres af Movia?

### **Svar på spørgsmål 59**

Nej.

### **Spørgsmål 58**

Side 151, stk. 8.2

Tillægsspørgsmål til spørgsmål 43: Har operatøren 10 minutter til indmelding af driftsuregelmæssigheden til Movia, fra det tidspunkt hvor busnedbruddet reelt sker?

### **Svar på spørgsmål 58**

Nej de 10 minutter regnes fra den forventede køreplansmæssige afgang.

# 23. december 2016

## Præciseringer

### **Præcisering nr. 11**

Movia har gennemført prøvkørsel på enhed 8 (linje 835) med en 10,8 m bus. Der er nogle få mindre uhensigtsmæssigheder, som vil kunne udbedres. Der er dog en udfordring omkring vendepladsen ved Aktivitetscenteret Solvej, som ikke blev prøvekørt pga. et arbejde på pladsen. Movias vurdering er dog, at der vil være udfordringer med en 10,8 m bus. Der er tidligere foretaget prøvekørsel med en 10 m bus, som godt kunne komme rundt på vendepladsen.

Movia kan derfor på nuværende tidspunkt ikke give en godkendelse af kørsel med 10,8 m busser på linje 835.

Såfremt en byder, efter tildelingen, fortsat ønsker at indsætte en bus på op til 10,8 m - under forudsætning af, at der efterfølgende kan opnås godkendelse fra vejmyndigheden - kan dette gøres, såfremt en evaluering foretaget af Movia vil give 10,8 m bussen samme antal point eller flere point på underkriterierne Miljø samt Kvalitet af busmateriel end den bus, som indgår i det tilbud, der er indgået kontrakt på.

Det skal nævnes, at kommunen har et stort ønske om, at bussen er maks. 10 m.

### **Præcisering nr. 10**

Movia har gennemført prøvkørsel på enhed 2 på linjen 406 med en 12,3 m bus. Det viste sig, at der er en udfordring ved Havemøllevej/Brinstrupvej, hvor bussen har meget svært ved at udføre venstresvinget i retningen mod Gyrstinge. Movia kan derfor ikke anbefale indsættelse af denne bustype på denne linje uden, at der sker en geometrisk justering i krydset. Movia vil ikke kunne nå at modtage en godkendelse fra vejmyndigheden om, at de er indstillet på at foretage justering af krydset inden fristen for afgivelse af tilbud.

Såfremt en byder, efter tildelingen, fortsat ønsker at indsætte en 12,3 m bus - under forudsætning af, at der efterfølgende kan opnås tilsagn fra vejmyndigheden om ændring af krydset - kan dette gøres, såfremt en evaluering foretaget af Movia vil give 12,3 m bussen samme antal point eller flere point på underkriterierne Miljø samt Kvalitet af busmateriel end den bus, som indgår i det tilbud, der er indgået kontrakt på.

### **Præcisering nr. 9**

Movia har gennemført prøvkørsel på enhed 1 (linjerne 501A og 502) med en 12,3 m bus. Der er en mindre uhensigtsmæssighed omkring Smedelundgade/Kastanievej, som vil blive udbedret. Der kan afgives tilbud med busser på 12,3 m på disse linjer.

## 19. december 2016

### Spørgsmål og svar

#### **Spørgsmål 57**

I eksemplet på side 18 udregnes en vægtning baseret på  $(\text{point} * \text{antal timer}) / (\text{samlede antal timer})$ . Hvad er det for nogle timer der er tale om og hvordan opgør i dem?

Er det korrekt, at det samlede antal timer er lig med udbuddets totale antal køreplantimer på 175.679?

#### **Svar på spørgsmål 57**

Antallet af timer er det antal timer, der er angivet i udbudsmaterialet for de forskellige enheder. Det er angivet i skemaet i afsnit 2 (side 27).

Det samlede antal timer er timeantallet for de enheder, som er omfattet af de enheder, der kan indgå i en kombination.

# 16. december 2016

## Præciseringer

### **Præcisering nr. 8**

Movia har modtaget tilbud med busser som er 12,1 m, 12,2 m og 12,3 m og 13,2 m lange på nogle enheder, hvor vi har anmodet om 12 m busser. Vi har endvidere modtaget tilbud med 10,5 m og 10,8 m busser, hvor vi har anmodet om 10 m busser.

Såfremt Movia kan opnå vejmyndighedernes tilladelse og der ikke er nogen fysisk hindring i vejen for at benytte andre længder, vil Movia kunne acceptere disse længder.

Generelt kan 12,1 m og 12,2 m busser benyttes, hvor der er mulighed for at benytte 12 m busser. 12,3 m busser har en så lang akselafstand, at Movia er i proces med prøvekørsler på forskellige ruter.

#### *Enhed 1*

Movia gennemfører prøvekørsel med 12,3 m busser den 21. december 2016. Vi vil hurtigst muligt herefter gives besked om, hvorvidt 12,3 m busser på denne enhed kan accepteres.

#### *Enhed 2*

Movia har ikke mulighed for at nå at gennemfører prøvekørsel på alle linjerne i denne enhed med 12,3 m busser inden tidspunktet for afgivelse af tilbud. Vi ved, at det er muligt at benytte 12,3 m busser på linjerne 401A og 408. På linje 406 kan der være en udfordring og linjen bliver prøvekørt den 21. december 2016.

På øvrige linjer mener vi ikke, at der vil være en udfordring, men vi vil først kunne nå at gennemføre prøvekørslen efter tilbudsfrist. Hvis byderne ønsker at byde med 12,3 m busser på denne enhed, vil det således være en risiko for byderen, da Movia ikke vil kunne acceptere længden, hvis vi ikke kan opnå vejmyndighedernes tilladelse.

#### *Enhed 5*

Movia gennemfører prøvekørsel med 12,3 m busser den 4. januar 2017. Vi vil hurtigst muligt herefter gives besked om, hvorvidt 12,3 m busser på denne enhed kan accepteres.

#### *Enhed 6*

Movia har gennemført prøvekørsel med 13,2 m busser på linje 8A. Buslængder op til 13,2 m kan accepteres på denne linje.

#### *Enhed 8*

Movia forsøger at gennemfører prøvekørsel med 10,8 busser inden 6 dage før afgivelse af tilbud. Vi giver besked hurtigst muligt herefter.



## Spørgsmål og svar

### Spørgsmål 56

Fra udbudsbetingelser:

#### 5.4.2 Indvendig støj

Det indvendige støjniveau måles under kørsel med tom bus med en hastighed på 50 km/t. Støjmålingen foretages 1,2 m over gulv ved såvel for- som bagaksel. Gennemsnitsværdien heraf betragtes som værdien for det indvendige støjniveau. Derudover må det indvendige støjniveau på intet sted overstige 85 dB(A). Denne værdi er gældende under alle kørselsforhold som for eksempel acceleration.

Hvordan vil I måle det i praksis, da jeg ikke kan se, at det kan lade sig gøre i en normal driftssituation og hvilke forudsætninger skal være opfyldt for en korrekt måling? Eksempel på forudsætninger:

Skal udstyr være slukket/lukket, der kan øge indvendig støj? (klimaanlæg, ventilation, klapvinduer, taglemme mm.)

Hvilken type vejbelægning, da det har stor indflydelse på dækstøj?

De eksterne test der foretages, er lavet i et test set-up på et testcenter, parkeringsplads eller ved kørsel på åbne marker og man vil nok få et anderledes resultat, hvis man foretog testen i centrum af København.

Hvis vi skal indarbejde en måleprocedure i vores forebyggende vedligehold er

det vigtig at vi gør det ud fra samme forudsætninger.

#### **Svar på spørgsmål 56**

Som det fremgår af afsnit 5.4 er det Movias ønske, at busserne har det lavest mulige støjniveau. Målingerne sker med henvisning til 5.4.2. Målingen skal afspejle bussen støj i daglig drift og skal derfor omfatte normal situationer. Det kan være med tændt ventilation, aircondition og lignende såfremt dette er normalen for den testede bus. Det tilstræbes at målingen sker med lukkede vinduer på en jævn vejbelægning, der ikke øger bussen støjniveau.

Der gennemføres flere test for at udligne evt forskelle.

#### **Spørgsmål 55**

Da det forventes at der kommer store ændringer/nedskæringer i forbindelse med metro ringen åbner i 2019, og at det ikke er sikkert at enhed 6 bliver genudbudt grundet disse nedskæringer. Hvordan skal vi forholde os til virksomhedsoverdragelse hvis dette ikke bliver aktuelt, og i så fald at andre linjer bliver nedlagt og bliver kompenseret med evt. enhed 6, er det så at forvente at det går under virksomhedsoverdragelse 100%.

#### **Svar på spørgsmål 55**

I udbudsbetingelserne forudsættes det, at virksomhedsoverdragelsesloven finder anvendelse på de udbudte enheder, således at den tilbudsgiver, der

opnår kontrakt og overtager kørsel fra en anden operatør, er stillet som erhverver af en virksomhed i lovens forstand.

Virksomhedsoverdragelsen er alene et forhold mellem overdrager og erhverver. Movia ønsker derfor ikke at forholde sig til, hvordan virksomhedsoverdragelsesloven finder anvendelse i forskellige mulige situationer. Tilbudsgivere bør selv søge den rådgivning, der skal til for at kunne vurdere relevante forhold herunder den lovgivning, som tilbudsgiver skal agere under.

## 12. december 2016

### Præciseringer

#### **Præcisering nr. 7**

På forhandlingsmøderne informerede vi om, at der fortsat er mange politiske drøftelser om linje 65E (enhed 7). Der er desværre ingen nærmere afklaring på

nuværende tidspunkt. Der skal således bydes på de beskrevne vilkår for enheden.

### **Præcisering nr. 6**

Af afsnit 1.4.1 fremgår det, at det udelukkende er forholdende i de første 6 år af kontraktperioden, der indgår i tildelingen.

Det præciseres, at det udelukkende er forholdende i kontraktperioden uden forlængelsesperioden, der indgår i tildelingen.

Det betyder således, at der ved evaluering af tilbud tages højde for de forskellige kontraktlængder (1½ år og 6 år) i forbindelse med vægtningen af de fire underkriterier.

### **Præcisering nr. 5**

Som beskrevet i udbudsmaterialet og drøftet på forhandlingsmøderne definerer Movia, hvilke enheder det vil være muligt at byde med i kombinationstilbud.

Movia har besluttet, at enhederne 1, 2 og 3 kan indgå i kombination samt at enhederne 5, 6 og 8 kan indgå i kombination.

Kombinationstilbud kan således bestå af følgende kombinatorikker:

- 1, 2 og 3
- 1 og 2
- 1 og 3
- 2 og 3
- 5, 6 og 8
- 5 og 6
- 5 og 8
- 6 og 8

Der skal afgives enkelttilbud på de enheder, som indgår i et afgivet kombinationstilbud. Der kan afgives enkelttilbud på enheder, uden der afgives kombinationstilbud.

Kombinationstilbud bestående af andre enheder, end ovenfor angivet, vil ikke blive antaget.

#### **Præcisering nr. 4**

Såfremt der indsættes infotainment i busser, hvor det i forvejen ikke er et krav, vil det jf. afsnit 7.3 fortsat ikke indgå positivt i evalueringen af tilbuddene.

#### **Præcisering nr. 3**

Der kan ikke benyttes 12 m reservebusser på enhed 8.

## Spørgsmål og svar

### **Spørgsmål 54**

Der er på linje 835 konstateret et problem på ruten med busser på mere end 10 m. I krydset ved Bakkesvinget og Bavnevolden, hvor der skal foretages et højresving, gør niveauforskel ved brosten af busser på 10 m eller mere skraber på vejen med mindre bussen hæves. Kan vejen udbedres?

### **Svar på spørgsmål 54**

I januar 2017 ændres ruten for linjen. Nævnte udfordring vil herefter ikke være tilstede. Under menupunktet *Udbudsmateriale* kan et kort over den nye ruteføring downloades. Ændringen af ruten ændrer ikke på antallet af timer i kontrakten. Der skal således fortsat bydes på de udbudte planer.

### **Spørgsmål 53**

Kan det bekræftes at operatøren skal levere det fulde destinationsskilt til de 2 BYD-busser (udbudsmat. s. 60 og elbus-udbudsmat. pkt. 8.4.1)?

### **Svar på spørgsmål 53**

Ja, det bekræftes.

## **Spørgsmål 52**

BYD garanterer et strømforbrug til fremdrift på 0,85 kW/km. Det er en væsentlig forskel til forsøgsprojektet, som havde et forbrug på 1,32 kW/km. Movia kompenserer godt nok operatøren for halvdelen af et overforbrug. Er BYD's forventede forbrug baseret på den faktiske linje, som har en køreplanshastighed på 50,3 km/t?

## **Svar på spørgsmål 52**

Ja, BYD's forbrug er baseret på de faktiske forhold for 65E. Movia antager at forskellen mellem de realiserede energiforbrug i Movias Forsøg med store elbusser og BYD's lovede energiforbrug for fremdrift for elbusserne på 65E skyldes formindsket energiforbrug som følge af:

- 65E busserne er i modsætning til forsøgsbusserne ikke udstyret med aircondition i passagerkabinen.
- Belægningsgraden i 65E-busserne er betydeligt lavere end forsøgsbusserne, hvilket betyder en lavere vægt.
- 65E-busserne har bedre mulighed for at genvinde energi ved opbremsning i forhold til busser, som kører ved meget lave hastigheder.

- Teknisk forbedring af BYD-bussen. BYD har eksempelvis reduceret batterivægten med 900 kg, og har på forskellige områder optimeret drivlinjen.

### **Spørgsmål 51**

Vil Movia acceptere køb af CO2-kvoter som værende grøn strøm? Eller skal det være vindmøllestrøm?

### **Svar på spørgsmål 51**

CO2-kvoter accepteres ikke som dokumentation for grøn strøm. Den anvendte strøm skal være certificeret grøn strøm fra vedvarende energikilder, eksempelvis i form af RECS-certifikater (Renewable Energy Certificate System). Herudover accepteres dokumenteret grøn strøm fra egenproduktion af strøm fra vedvarende energikilder.

### **Spørgsmål 50**

Hvorledes er de skønnede driftsudgifter til pauselokaler fremkommet? F.eks. ser omkostninger til forholdsvis små lokaler i enhed 3 meget høje ud (65.000 kr. for et 2 m2 toilet!!).

### **Svar på spørgsmål 50**



De skønnede driftsudgifter er en blanding af de udgifter, som Movia har haft i et gennemsnit over de sidste to år, samt de årlige udgifter vi betaler til nuværende operatør for varetagelse af viceværtrollen. Størstedelen af driftsomkostningen er omkostningen, vi betaler til nuværende operatør.

Movia er enig i, at udgiften synes høj.

## 18. november 2016

### Spørgsmål og svar

#### **Spørgsmål 49**

Side 200, §18, stk. 8:

Er det korrekt forstået at et lokale som ikke er tilfredsstillende rengjort udløser en bod på kr. 2000,-?

#### **Svar på spørgsmål 49**

Ja det er det. I formuleringen "for hvert konstateret tilfælde" ligger, at Movia kan give boden, hver gang det konstateres at faciliten ikke er rengjort. Både flere gange over tid, men også i dagene efter en bod er givet, såfremt faciliteten fortsat er utilfredsstillende rengjort.

Hensigten med denne bod er, at sikre at alle de chauffører, der benytter Movias faciliteter, har nogle acceptable arbejdsforhold.

### **Spørgsmål 48**

Side 197, §18. stk 2

Der ønskes en nærmere definition på Movias opfattelse af et " velfungerende samarbejde", hvori operatøren får større mulighed for et konkret og udviklende samarbejde med trafikskabet på operationelt niveau.?

#### **Svar på spørgsmål 48**

Movias opfattelse af et velfungerende samarbejde er blandt andet en god og åben dialog om udfordringer og løsninger i dagligdagen. Det kan være omkring driftsstyring, køreplaner, informationer, kontraktstilpasninger mv. Et velfungerende samarbejde kræver respekt og forståelse for den anden part.

Vurderingen af, hvorvidt operatøren får større mulighed for et konkret og udviklende samarbejde med Movia på operationelt niveau, må være en vurdering, som operatøren giver.

Movia har, som beskrevet i §18 stk. 2 og stk. 3, skabt et rum til et velfungerende samarbejde, ved at alle fejl i driften ikke bliver sanktioneret og operatøren får derved mulighed for at tilpasse driften. Hvis dette ikke lykkes og antallet af fejl derved bliver en tendens, så gives der sanktion for

tendensen. Derefter nulstilles, så operatøren igen får mulighed for at tilpasse driften.

### **Spørgsmål 47**

Side 193, §9. stk. 3

Der ønskes en definition på følgende: " Operatøren er forpligtet til uden vederlag at bistå i forbindelse med sådanne inspektioner". Hvad indebærer sådan en inspektion? Det ønskes uddybet hvordan inspektionen skal foregå og hvilke ressourcer operatøren skal stille til rådighed ?

### **Svar på spørgsmål 47**

En inspektion er en kontrol med operatørens overholdelse og opfyldelse af operatørens forpligtelser i henhold til kontrakten. Det er operatørens beslutning, hvilke ressourcer der stilles til rådighed. Movia skal dog have uhindret adgang til at kunne gennemfører inspektionen.

### **Spørgsmål 46**

Side 164, stk. 10

Incitamentstiltag vil ikke give operatøren flere indtægter. Der ønskes svar på om eventuelle incitamentstiltag vil være en faktor på forlængelse af kontrakterne i positiv retning?

### **Svar på spørgsmål 46**

De incitamentstiltag der har indflydelse på forlængelsen, er dem der påvirker kvalitetsindekset og servicegraden samt niveauet af sanktioner i forbindelse med fejl i kvaliteten, jf. kontraktens §2, stk. 5.

### **Spørgsmål 45**

Side 141, stk. 7.1. punkt 7

Movia ønsker vederlagsfrit at sætte contravision folie på operatørens busser uden om operatøren. Afvigelser, i form af tildækning af linjenummer, vil give operatøren bod. Da trafikskabet ønsker adgang vederlagsfrit, fritager det så operatøren for bod hvis ovenstående er tilfældet – eller ønsker Movia at operatøren betaler bod for fejl begået af trafikskabets underleverandør?

### **Svar på spørgsmål 45**

Movia ønsker ikke, at operatøren betaler bod for fejl begået af Movias underleverandør.

### **Spørgsmål 44**

Side 151, stk. 8.2

Praksis i det hidtidige samarbejde har været at der ved generelle forsinkelser ikke benyttes elektronisk indmelding af den enkelte forsinkelse, men at der aftales et konkret interval. Fastholdes denne praksis? Såfremt Movia

anerkender den hidtidige praksis vedrørende generelle forsinkelser ønsker der en nærmere definition for at dette kan benyttes.

#### **Svar på spørgsmål 44**

Operatøren skal indberette driftsuregelmæssigheder efter Movias anvisninger, som anført i udbudsmaterialet.

Movia er interesseret i, at indgå i et samarbejde på tværs af alle operatører og finde den optimale praksis på dette område.

#### **Spørgsmål 43**

Side 151, stk. 8.2

Ved busnedbrud eller forsinket i rute ønskes en indmelding til trafikselskabet senest 10 min. efter, at turen udgår/er forsinket. Skal operatøren, ved busnedbrud, opfatte dette som den aktuelle forsinkelse ved busnedbruddet plus 10 minutter eller den køreplansmæssige afgang? (I praksis vil dette betyde at en forsinkelse på 11 minutter vil give operatøren -1 minut til indmelding)

#### **Svar på spørgsmål 43**

Operatøren skal opfatte dette som den aktuelle forsinkelse i forhold til køreplansmæssige afgang.

## **Spørgsmål 42**

Side 151, stk. 8.2

I tilfælde af busnedbrud beskrives en tidsfrist på 10 minutter i forhold til indmelding til trafikskabet. Kan operatøren påregne at denne oprindelige årsag fastholdes indtil driften hurtigst muligt genoptages?

I bestemmelsen "En bus er forsinket i rute, når den ikke overholder den fastlagte køreplan" mangler en uddybning af hvilken akkumuleret forsinkelse, der skal være, før Movia ønsker forsinkelse indmeldt.

Ved hvilken forsinkelse ønsker Movia en indmelding fra operatøren?

Når dette er besvaret ønskes der yderligere en afklaring af hvorvidt indmeldelsesfristen er 10 minutter fra det tidspunkt som Movia har angivet eller det er den køreplansmæssige afgang plus 10 minutter? (I praksis vil dette betyde at en forsinkelse på 11 minutter vil give operatøren -1 minut til indmelding)?

## **Svar på spørgsmål 42**

Movia er i tvivl om indholdet af dette spørgsmål, men grundet den sene fremsendelse af spørgsmålet, har vi ikke mulighed for at nå at få det uddybet inden svarfrist.

Indberetningen skal ske for hver tur hver gang en bus er forsinket 10 minutter i henhold til køreplantiden.

### **Spørgsmål 41**

Side 199, stk. 4

Kan operatøren, såfremt en tur in situ kan konstateres som værende udgået jævnfør Movias udbudsbestemmelser, forvente at få øjeblikkelig meddelelse om dette?

Dette spørgsmål er foranlediget af at operatøren i givet fald kan se sig nødsaget til at afbryde passagertransporten og genoptage denne, hvor kontraktbestemmelserne igen giver betaling for turen.

### **Svar på spørgsmål 41**

Nej der vil ikke være en øjeblikkelig meddelelse om dette.

### **Spørgsmål 40**

Side 199, stk. 4

"Movia anser også en tur for udgået, når der - uanset årsag - er tale om en forsinkelse, der har længere varighed end den køreplansmæssige frekvens på linjen og i alle tilfælde - uanset linjefrekvensen - når forsinkelsen overstiger 20 minutter."

Gælder "uanset årsag" også forhold, som ikke er under operatørens eller trafikselskabets kontrol?

### **Svar på spørgsmål 40**

Det gælder alle forhold.

### **Spørgsmål 39**

Side 199, stk. 4

Følgende står anført: "Såfremt en del af de ifølge kontrakten anførte ture ikke gennemføres som planlagt, foretager Movia modregning i betalingen. "

Opfatter Movia dette gældende under alle trafikale forhold? – Således forstået at der vil ske modregning i betaling såfremt turene gennemføres med forsinkelser i forhold til det planlagte?

### **Svar på spørgsmål 39**

Hvis forsinkelsen overstiger den køreplansmæssige frekvens på linjen, vil ture jf. udbudsbetingelserne blive betragtet som udgået.

### **Spørgsmål 38**

Side 198, fejlgruppe B, B3

Der ønskes en klar præcision af Movias definition af hvornår vedligeholdelsesstanden er uacceptabel? Hvorledes vil MOVIA tage hensyn til almindelig slitage efterhånden som f.eks. busmateriellet bliver ældre?

### **Svar på spørgsmål 38**

Movia henviser til almindelig branchestandard samt § 18, stk. 1.



### **Spørgsmål 37**

Side 198, fejlgruppe B, B3

I henhold til "funktioner" ønskes en klar definition af, hvilke måleinstrumenter, og under hvilke forhold der måles, samt hvorledes Movia vil dokumentere kalibrering etc. af måleinstrumenter?

### **Svar på spørgsmål 37**

Hvilke specifikke måleinstrumenter refererer I til i dette spørgsmål? Se evt. afsnit 5.3.3 og 5.4.

### **Spørgsmål 36**

Side 198, fejlgruppe A, A2

Forbrug af mere end 120 sek. ved afløsning på strækningen opfattes som alle andre stoppesteder end endestationer. Kan dette accepteres af Movia?

Såfremt Movia ikke kan acceptere dette ønskes en præcis definition af tillagt billetteringstid til 120 sekunders fristen. (Jævnfør side 152, 8.4)."

### **Svar på spørgsmål 36**

Ja det kan accepteres af Movia.

### **Spørgsmål 35**

Side 198, fejlgruppe A, A2

I forhold til eksisterende praksis ønskes det bekræftet, at reglen vedrørende 120 sekunders for sen afgang fra endestation skal opfattes på ture, hvor planlagt opstart foregår fra depotet.

### **Svar på spørgsmål 35**

Det skal ikke alene opfattes på ture, hvor planlagt opstart foregår fra depotet.

### **Spørgsmål 34**

Side 197, stk. 2

1 -I relation til samarbejdet med operatøren anses chaufføren som et vigtigt element i forhold til chaufførrelaterede afvigelser – og således ønskes en samarbejdsprocedure, hvori Movia dokumenterer den aktuelle afvigelse overfor chaufføren på skrift.

Heraf ønskes et konkret svar på om Movia er indstillet på, at dokumentere de enkelte afvigelser konstateret "i bussen" overfor den enkelte chauffør via en passende formular? Denne formular skal virke som dokumentation for operatørens videre personalemæssige foranstaltninger.

2- Ved afvigelser konstateret på bussernes vedligeholdelsesmæssige stand, rengøring, eller funktionsmæssige fejl ønskes der ligeledes en dokumentation indeholdende foto etc. Kan dette imødekommes af Movia?

Dokumentationen skal benyttes til successiv opfølgning på de enkelte bussers fejl og mangler.

### **Svar på spørgsmål 34**

1 – Movia mener ikke, at dette er en fornuftig løsning.

2 – Desværre ikke. På nuværende tidspunkt kan dette ikke håndteres systemmæssigt.

### **Spørgsmål 33**

Det fremgår af afsnit 1.3.5 at det alene er tilbud afgivet efter fastlæggelse af kombinatorikken, der evalueres. Betyder det, at der også skal indsendes nye enkelttilbud?

### **Svar på spørgsmål 33**

Ja.

### **Spørgsmål 32**

Movia bedes venligst beskrive (gerne eksemplificeret ved et specifikt eksempel) hvorledes pointgivningen for de kvalitative evalueringsparametre

(materiel og miljø) - herunder vægtningen - vil blive beregnet, i de tilfælde hvor en operatør byder med busudskiftninger i løbet af kontraktperioden?

### **Svar på spørgsmål 32**

Ved busudskiftning i kontraktperioden, vægtes de 2 forskellige bussers egenskaber alene henover den første kontraktperiode (De første 6 eller 1½ år alt efter den udbudte kontraktlængde). Tilbydes udskiftning af busser i forlængelsesperioden (dvs. efter de første 6 eller 1½ år), vægtes den nye bus' egenskaber således ikke i tildelingen.

Foretages busudskiftning, eksempelvis, med idriftsættelse af nye busser pr. 10. december 2020, i kontrakter med 6 års varighed for første kontraktperiode, vil hver bus blive vægtet med 50%.

### **Spørgsmål 31**

Side 166, nederst:

Movia bedes redegøre nærmere for, hvilke kriterier Movia lægger til grund, når Movia skal udvælge det busmateriel, der skal udgå ved en reduktion?

Operatøren risikerer at blive pålagt øgede omkostninger for at overholde den tilbudte CO2 udledning, hvis Movia bestemmer, at mere miljøvenlige busser skal udgå fremfor mindre miljøvenlige busser i enheden.

### **Svar på spørgsmål 31**

Når Movia ønsker retten til at vurdere, hvilken bus der skal udgå, så er det på baggrund af en kapacitetsmæssigt vurdering.

Hvis det er Movia, der har truffet beslutning om, en bus skal udgår, så skal operatøren ikke foretager ændringer i forhold til det tilbudte niveau for CO2-udledningen.

### **Spørgsmål 30**

Side 167, midt:

Der ser ud til at der mangler noget tekst i forlængelse af følgende sætning:

""Ved udvidelse af busantallet kan Movia kræve en bus med En nyindsatte busser kan"?

### **Svar på spørgsmål 30**

Sætningen " Ved udvidelse af busantallet kan Movia kræve en bus med En nyindsatte busser kan"?" slettes.

### **Spørgsmål 29**

Side 163, pkt. 9.4:

Kan Movia bekræfte, at operatøren første gang vil modtage besked om periodens resultat omkring marts 2019, og ikke som anført i

udbudsbetingelserne "omkring marts 2017"?

### **Svar på spørgsmål 29**

Movia kan bekræfte, at første gang operatøren vil modtage besked om periodens resultat vil være omkring marts 2019.

### **Spørgsmål 28**

Side 102, nederst:

Er den angivne nedskrevne værdi i tabellen, den nedskrevne værdi pr. overtagelsesdagen for busmateriellet (dvs. d. 10. december 2017)?

### **Svar på spørgsmål 28**

Ja, den nedskrevne værdi er pr. 10. december 2017

### **Spørgsmål 27**

Side 86, pkt. 3.4:

Kan Movia bekræfte, at det er Movia, der afholder omkostningerne til de af Movia ønskede ændringer til bussernes tekniske specifikationer?

### **Svar på spørgsmål 27**

Afsnit 3.4 gælder ændringer, som Movia i forvejen ikke har beskrevet, at operatøren skulle kunne forvente i kontraktperioden. Movia kan derfor bekræfte, at Movia afholder omkostninger til ønskede ændringer af bussens tekniske specifikationer, som ikke i forvejen er beskrevet.

Operatøren skal dog indregne beskrevne ændringer som eksempelvis beskrevet i afsnit 7.3 - "Movia kan en gang årligt kræve mindre ændringer i infotainmentvisningen. Ændringerne kan f.eks. vedrøre farver, skrift eller timing af indholdsskift" og afsnit 6.3.7 – "Movia kan hvert år gennemføre ændringer i infotainment webservice, der medfører tilpasning i operatørens software. Operatøren skal udrulle eventuelle ændringer med virkning fra en aftalt dato. Ændringer vil blive varslet med mindst 3 måneder."

### **Spørgsmål 26**

Side 74, midt:

Vil Movia for god ordens skyld bekræfte, at sætningen "Alle busser skal til enhver tid opfylde kravene angivet i dette udbudsmateriale" ikke gælder for det midlertidige materiel beskrevet på side 59 og det ekstra reservemateriel, der er beskrevet på side 62?

### **Svar på spørgsmål 26**

Det fremgår af udbudsmaterialet, at det midlertidige materiel samt det ekstra reservemateriel skal være af typen LB2, indfri Movias sikkerhedskrav og som minimum møde Euro 4-emissionsstandard. Der stilles ikke krav til at dette reservemateriel er udstyret med grønne hjørner eller anvender CO2-neutrale drivmidler.

Disse busser skal således ikke opfylde alle krav til busmaterialet. Udover de nævnte forskelle vil Movia være indstillet på, at dispensere på enkelte andre punkter. Bussen skal dog eksempelvis være melonengelb (RAL 1028) og skal have destinationsskilte.

### **Spørgsmål 25**

Side 62, nederst:

Afholder Movia alle udgifter til installation og afmontering af rejsekortudstyr på reservemateriel (erstatningsbusser)?

### **Svar på spørgsmål 25**

Ja, Movia afholder udgifter til installation og afmontering af rejsekortudstyr på reservemateriel. For ekstra reservemateriel gælder dog, at operatørens skal dokumentere behov for indsættelse af ekstra reservemateriel før Movia bevilliger midler til installation og afmontering af rejsekortudstyr.

### **Spørgsmål 24**

Side 62, midt:

Vil Movia oplyse og/eller komme med eksempler på, hvornår det af Movia ikke anses for muligt at anvende ordinært reservemateriel, og dermed lovliggøre benyttelsen af ekstra reservemateriel? Eller sagt på en anden måde; hvornår



vurderer Movia, at elbusdriften "ikke er gennemførlig alene med ordinært reservemateriel"?

### **Svar på spørgsmål 24**

Hvis graden af udgået kørsel som skyldes busleverandøren medfører at elbussernes ikke kan opretholde en gennemsnitlig opetid på 95%, og operatøren ikke med ordinær reservemateriel kan opretholde almindelig drift, er operatøren berettiget til at anvende ekstra reservemateriel.

### **Spørgsmål 23**

Side 58, nederst:

Er Movia opmærksom på, at operatøren pålægges en stor risiko som må indregnes i sit tilbud, eftersom operatøren tvinges til at købe busser som erstatning for elbusserne, som ikke kan afskrives over en tilstrækkelig periode, hvis kontrakten mellem elbusleverandøren og Movia pludselig ophører?

### **Svar på spørgsmål 23**

Kontakten mellem Movia og busleverandøren løber i 6 år med mulighed for forlængelse af 2 perioder af 2 års varighed. Movia vil kun kunne opsige kontrakten med leverandøren ved væsentlig misligholdelse af kontrakten.

Det er ikke et krav, at materiellet som operatøren skal indsætte, skal være nyt. Det skal blot som minimum være tidssvarende med den bus, som operatøren selv har leveret til kørslen.

## **Spørgsmål 22**

Side 61, nederst:

Anser Movia enhver fejl ved elbussen eller elbussens depotlader, der hindrer almindelig drift, som alvorlig?"

### **Svar på spørgsmål 22**

Ved alvorlige fejl menes fejl, som hindrer almindelig drift. Følgelig betragtes fejl ved bus og depotlader som ikke forhindrer almindelig drift som ikke-alvorlige.

## **Spørgsmål 21**

Side 31, pkt. 2.4.1:

Er det korrekt antaget, at der skulle stå 31. december 2018 under 5. afsnit, hvor der pt. står "31. december 201"?

### **Svar på spørgsmål 21**

Ja, der skal stå: Den første regulering vil blive foretaget i januar 2018 – gældende fra 1. januar 2018 til 31. december 2018.

## **Spørgsmål 20**

Side 14, pkt. 1.3.5:

Vil Movia venligst oplyse, om referencen til afsnit 0 er korrekt, og i så fald hvor i udbudsbetingelserne afsnittet er placeret."

I bilag 5 skal totalkapacitet og antal siddepladser opgøres ekskl. klapsæder, jf. afsnit 3.3.6 kan klapsæder tælles med som siddepladser.

Hvad er sammenhængen mellem ovenstående?

### **Svar på spørgsmål 20**

Referencen til afsnit 0 er ikke korrekt. Der refereres til afsnit 1.4.

I bilag 5 angives bussens nøjagtige egenskaber, da Movia har brug for at kende disse.

-I kolonne K angives antal siddepladser ekskl. klapsædepladser

-I kolonne N angives antal klapsædepladser

I tildelingen tælles antal klapsædepladser med som siddepladser. Tallet i kolonne K og N lægges således sammen i tildelingen.

### **Spørgsmål 19**

Bus 4656 og 4657 har samme stelnummer og registreringsnummer. Vil MOVIA venligst undersøge dette give en tilbagemelding?

### **Svar på spørgsmål 19**

Der kan downloades nye busrapporter fra udbudshjemmesiden.

### **Spørgsmål 18**

Movia bedes fremskaffe SORT-data eller erfaret brændstofforbrug (km/liter) på de busser som skal overtages til brug for beregning af hvorvidt disse busser opfylder CO2 kravet for de enkelte pakker eller ej.

### **Svar på spørgsmål 18**

Der er vedlagt nye busrapporter fra de busser, hvor disse oplysninger manglede. De kan downloades fra udbudshjemmesiden.

### **Spørgsmål 17**

Side 58, øverst:

Vil Movia oplyse den faktiske opladningstid for busserne sammen med de øvrige oplysninger, når udbuddet om elbusleverandøren er afgjort?

### **Svar på spørgsmål 17**

Leverandøren angiver ladetiden til 3,5 time. Såfremt batteriet er helt afladt vil opladningen tage godt 4 timer. I pausen midt på dagen vil det højst være nødvendigt at oplade batteriet i 3 timer.

### **Spørgsmål 16**

Side 63, 3. nederste afsnit:

Kan Movia bekræfte, at de 80 % af kørebatteriets kapacitet, som elbusleverandøren er forpligtet til at sikre gennem hele kontraktperioden, er

tilstrækkelig kapacitet til at udføre de minimum 175 km rutekørsel samt 30 km tomkørsel?"

### **Svar på spørgsmål 16**

Leverandøren står inde for at bussen opretholder en rækkevidde på 270 km ved kørsel under almindelige forhold gennem hele kontraktperioden. Bussen vil således have en rækkevidde, som er tilstrækkelig til at gennemføre de planlagte løb på linjen.

### **Spørgsmål 15**

Side 65:

Er Movia opmærksomme på, at en oppetid i den størrelsesorden, som Movia har stillet krav om til elbusleverandøren, medfører, at operatøren i praksis er nødt til at indkøbe 1-2 reservebusser eksklusivt til linjen for at kunne opfylde servicegraden, hvilket vil afspejle sig i tilbudsprisen?"

### **Svar på spørgsmål 15**

Elbusleverandøren indestår for en oppetid på 95%, hvilket Movia betragter som tilfredsstillende for elbusser. Movia er klar over at den lovede oppetid er lavere end den oppetid, som forventes for dieselbusser, og at dette derfor kan påvirke operatørens behov til reservemateriel.

### **Spørgsmål 14**

Når der foretages genopretningskørsel (i dag kaldet GO-kørsel) i forbindelse med forhold stipuleret i 8.1.1 og 8.1.2 foretages der så modregning i betaling til operatøren?

### **Svar på spørgsmål 14**

Nej der foretages ikke modregning.

### **Spørgsmål 13**

Det ønskes oplyst, hvorledes den historiske pålidelighed ser ud på linjerne udbudt i A15. Movia bedes derfor fremlægge en opgørelse over, hvorledes de seneste 12 måneders pålidelighed ser ud med et pålidelighedsmål på 85 %.

Nævnte opgørelse bør omfatte følgende:

Pålidelighedsprocenten for hver buslinje i A15 opgjort på hhv.

- Dagstyper: Hverdage; Lørdag; Søndag
- Tid på døgnet: Nat (kl. 00:00-05:00); Morgen (kl. 05:00-07:00); Morgen myldretid (kl. 07:00 - 09:00); Dag (kl. 09:00-15:00); Eftermiddags myldretid (kl. 15:00-18:00); Aften (kl. 18:00-00:00)
- Udvikling: Opgjort særskilt pr. kalendermåned i 12 løbende måneder .
- Linjer: Opgjort pr. linje inkluderet i udbud A15 (og meget gerne specificeret i hver retning af linjerne i forhold til ovenstående).

### **Svar på spørgsmål 13**

For de linjer, hvor vi har Tale- og dataradio, kan der downloades data under menupunkt Udbudsmateriale, Andet. Vi har ikke data for øvrige linjer.

### **Spørgsmål 12**

Kan Movia oplyse, hvorvidt Movia i sin målfastsættelse for pålideligheden har rådført sig med Arbejdstilsynet?

### **Svar på spørgsmål 12**

Movia har ikke rådført sig med Arbejdstilsynet, hvilket Movia ikke har pligt til. Målet for pålidelighed er et kundeventt mål og er sat ud fra, hvad Movia mener, at der er realistisk at opnå med de forhold som busserne opererer i. Målet er defineret ud fra historisk viden om busdriften og den kvalitet, som der kan opnås med de nuværende forhold og med den organisering, som der er på dette område lige nu.

### **Spørgsmål 11**

Kan Movia forklare, hvordan arbejdsmiljølovgivningen, herunder At-vejledning F.1.6-2, iagttages ved fastsættelse af Movias mål for pålideligheden på 85 % (jf. udbudsbetingelsernes afsnit 2, side 28)? Kan Movia i forlængelse heraf forklare, hvorledes Movias proces jf. udbudsbetingelsernes afsnit 2, side 28 for

ændring af tidspresede køreplaner i tilstrækkelig grad imødekommer arbejdsmiljølovgivningen?

### **Svar på spørgsmål 11**

Fastsættelse af det pålidelighedsniveau, som Movia sigter efter, sker ud fra en samlet vurdering af alle forhold, som nævnt i arbejdsmiljøreglerne for området, fx vejarbejder, antal passagerer, myldretid osv. Forhold, der har konkret betydning for, hvor niveauet skal ligge. Løbende justering af køreplaner foretages ud fra samme proces. Derudover har Movia, som beskrevet i udbudsbetingelserne, også en løbende dialog med den enkelte operatør om forhold, der kan nødvendiggøre, at køreplanerne efterfølgende må justeres, idet Movia dog bemærker, at arbejdsgiver/tilbudsgiver stadig har hovedansvaret for, at busdriften udføres i overensstemmelse med arbejdsmiljøreglerne med de rammer for køreplanen, som Movia beskriver i udbudsbetingelserne.

### **Spørgsmål 10**

Kan Movia forklare, hvorledes Movia ved udarbejdelse af køreplanerne sikrer, at der tages hensyn til bl.a. fremkommelighed, trafiktæthed, myldretid, antal stoppesteder, lyskurver og chikaner jf. At-vejledning F.1.6-2?

### **Svar på spørgsmål 10**

Movia har et organiseret samarbejde med vejmyndighederne omkring forhold,



som påvirker busdriften. Målet med dette samarbejde er, at der kan udføres forsvarlig busdrift på alle buslinjer og at ændringer i fysikken og trafikken registreres og konsekvenserne ift. køreplanen vurderes, således at køreplanerne løbende kan justeres, så de lever op til de mål, der er defineret.

### **Spørgsmål 9**

Kan Movia bekræfte, at Movia udarbejder køreplanerne således, at de sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt kan gennemføres af busoperatøren i henhold til arbejdsmiljølovgivningen (Bekendtgørelse 2001-12-17 nr. 1109 om pligter efter lov om arbejdsmiljø i forbindelse med udbud af tjenesteydelser, § 5)?

### **Svar på spørgsmål 9**

Ja.

### **Spørgsmål 8**

Til side 28 øverst:

Kan Movia bekræfte, at Movia, som foreskrevet i At-vejledning F.1.6-2, er forpligtet til at sikre sig, at køreplanerne giver tilstrækkelig mulighed for, at operatøren kan overholde arbejdsmiljøreglerne?

### **Svar på spørgsmål 8**

Ja.

## **Spørgsmål 7**

Til side 28 øverst:

Kan Movia bekræfte, at Movia er ansvarlig for udarbejdelse af køreplaner?

### **Svar på spørgsmål 7**

Ja.

## **Spørgsmål 6**

Der ønskes en klar definition på uacceptabel udvendig og indvendig rengøring under denne bestemmelse.

Med henvisning til side 87, stk. 3.5. Her kan operatøren vælge at rengøre bussen hvert andet døgn. Trafikselskabet kan udløse bod til operatøren på afvigelser i rengøringen, som "ikke er vasket senest dagen før". Hvor tit skal operatøren rengøre busserne, så dette ikke udløser bod? Vi opfatter en vis inkongruens i disse bestemmelser.

### **Svar på spørgsmål 6**

Movia tilpasser afsnittet om rengøring til følgende:

#### 3.5 Rengøring

Busserne skal altid være rengjorte udvendigt og indvendigt. Hensigten er, at busserne skal fremstå rene og pæne og derved bidrager til, at kundernes

oplevelse af turene bliver positiv samt at bussernes "tilstedeværelse" i bybilledet er acceptabelt.

Movia vil udfører kontrol af rengøringsstandarten i busserne. Kontrollen kan foretages dagligt, når bussen er i drift, samt på operatørens anlæg. Ved kontrol på anlægget bliver operatøren kontaktet inden besøg, og har dermed selv mulighed for at deltage. Ved kontrol i løbet af driftsdagen tages hensyn til vejrlig på dagen.

Ved kontrol af rengøringsstandarden i busserne vurderes både den indvendige og den udvendige rengøring af busserne. Der vurderes eksempelvis i forhold til den udvendige rengøring, rengøringen af indgangsparti, "køkkenbord", ruder, gulv, hjulkasser, sæder, vægge, ramper, loft, taglemme og radiatorer. Ved kontrollen vurderes forhold som støv, tyggegummi, snavs, affald, graffiti, trafikfilm på ruder, grus/sand, klistermærker og aviser.

Det understreges, at hensigten er, at busserne skal fremstå rene og pæne og at alle synlige elementer i busserne derved indgår i rengøringskontrollen.

## **Spørgsmål 5**

Vil det være acceptabelt at byde med en LB2 på enhed 4?

## **Svar på spørgsmål 5**

Ja det vil det. Kørslen udføres i dag med 12 m, så en bus på 12 m vil ikke være en hindring. Kapaciteten i en 10 m bus forventes dog at kunne rumme behovet.

## Præciseringer

### **Præcisering nr. 2**

Movia har ikke modtaget nogen respons, jf. spørgsmål 4. Movia fastholder derfor retten til at lægge et eller flere tilbud i samme kontrakt, for derefter at beregne niveauet ved justeringer i forhold til den samlede kontrakt.

# 1. november 2016

## Præciseringer

### **Præcisering 1 - Linje 65E - Elbusserne**

Movia har nu gennemført udbud af de elbusser, som Movia udlåner til den operatør, der skal forestå driften af linje 65E (enhed 7). Anvendelse af elbusser

på linje 65E forudsætter, at Movia træffer beslutning herom, jf. beskrivelsen i enhed 7.

Movia har besluttet at tildele kontrakten om elbusser til BYD Europe BV.

Nedenfor er angivet specifikationer for de elbusser og ladestationer, som Movia udlåner til operatøren.

- Elbusmodel: 2 stk. BYD K9.
- Leveringsdato: 1. november 2017.
- Antal sæder: 39.
- Længde: 12 m.
- Layout: Se filen "Bilag 1 BYD K9 Layout".
- Oppetid garanteret af leverandøren: 95%.
- Energiforbrug fremdrift: 0,85 kWh/km.
- Energiforbrug kabineopvarmning: 0,23 kWh/km (ca. 0,026 l HVO/km).
- Kabineopvarmning: dieselfyr (anvender HVO).
- Ingen aircondition i passagerkabine. Bussen er udstyret med loftslemme, der automatisk kan reguleres i forhold til tilpasse temperaturen i passagerkabinen.
- Der er aircondition ved chaufføren.
- Rækkevidde: 270 km.
- Depotlader: 2 stk. BYD AC Charging Box (en lader til hver bus).
- Udgangseffekt fra depotlader: 80 kW.
- Indgangseffekt til depotlader: 80 kW.

- Indgangsstrømstyrke: 126A per lader, dvs. samlet 252A for anlægget (125A per la-der er dog tilstrækkeligt).
- Depotladerens dimensioner: længde: 690 mm, bredde: 400 mm, højde 200 mm.
- Længde af depotladerens ladekabel: 4,5 m.
- Leveringstid for reservedele: Leveringstid for reservedele fremgår af Excel-filen "Spare parts price list". Se under menupunktet *Udbudsmateriale, Andet* (Leveringstid for "regular"-reservedele er 24 timer).
- Priser for reservedele: Priser for reservedele fremgår af Excel-filen "Spare parts price list". Se under menupunktet *Udbudsmateriale, Andet*.
- Lokalt lager af reservedele: Omfanget af lokalt lager af reservedele fremgår af filen "Consignment stock list". Se under menupunktet *Udbudsmateriale, Andet*.
- Udrykningstid ved nedbrud af bus og lader: Respons inden for 1 time, løsning af problemer, som hindrer bussen i at køre, inden for 24 timer.
- Lokal samarbejdspartner til service og reparationer er ikke endeligt identificeret, men vil være beliggende i hovedstadsområdet/Nordsjælland.
- Serviceplan for elbus: Se filen "Maintenance Schedule" under menupunktet *Udbudsmateriale, Andet*.
- Serviceplan for depotlader: Se filen "Product statement" under menupunktet *Udbudsmateriale, Andet*.

- Varighed af træningsprogram for chauffører og drifts-  
/værkstedspersonale: 4 timer
- Træningsprogram for chauffører: Se filen "Product statement" under  
menupunktet *Udbudsmateriale, Andet*.
- Træningsprogram for drifts- og/eller værkstedspersonale: Se filen  
"Product statement" under menupunktet *Udbudsmateriale, Andet*.

## Spørgsmål og svar

### **Spørgsmål 4**

Er det korrekt at man kan fjerne køreplantimer i en kontrakt, som ikke er vundet som en kombination, når der skal skæres i en given kontrakt?

Eksempel: En entreprenør vinder en større kontrakt som kombination, og en mindre kontrakt som enkeltstående ved siden af. Ved nedskæringer kan man som det er nu helt fjerne den lille kontrakt, da Movia tager det hele under en hat og forholder sig til 7% reglen på den samlede mængde. Dette kan have store negative konsekvenser for et mindre anlæg med en lille kontrakt.

### **Svar på spørgsmål 4**

Ja det er korrekt.

Movia er indstillet på at indgå i en drøftelse omkring en ændring af dette, da det tidligere har været påpeget af flere operatører. som en udfordring Vi er dog ikke sikrer på, at det vil være en fordel for operatørerne, hvis vi ændrer justeringsmulighederne til at være på enheds- eller tilbuds niveau, da det også vil påvirke justeringen af antallet af busser.

Eksempel:

Enhed 1 har 6 busser, enhed 2 har 7 busser og enhed 3 har 6 busser.

Alternativ 1: Alle enheder bliver vundet som tre enkelttilbud af samme operatør og der bliver indgået 3 separate kontrakter. Det vil medføre, at vi kan reducere 3 busser pr. kontraktperiode for hver af enhederne - dvs. i alt 9.

Alternativ 2: Alle enheder bliver vundet af samme operatør, men vi lægger enhederne i en kontrakt og regulerer som hidtil. Det vil sige, at vi så vil kunne reducere i alt 3 busser, fordi der i en samlet kontrakt ville være 19 busser.

Det vil sige, at Movia vil kunne justere flere busser ved en opsplitning af kontrakten og operatøren skal derfor kunne forholde sig til en større risiko end, hvad Movia mener, at justeringen i timerne er.

Derudover, så er Movia af den overbevisning, at såfremt operatøren placerer udgifterne på de i udbudsmaterialet angivne poster - Faste omkostninger på satsen for faste omkostninger, busafhængige omkostninger på busafhængige



omkostninger osv., at den største del af risikoen da vil være dækket uanset, at reduktionerne rammer ét eller flere anlæg.

Såfremt I er interesseret i at deltage i drøftelsen omkring dette, skal vi have jeres bemærkninger hertil senest den 14. november 2016 kl. 14:00.

## 29. oktober 2016

### Spørgsmål og svar

#### **Spørgsmål 3**

Kan vi få adgang til den logbog, der skal benyttes til elbusserne på linje 65E?

#### **Svar på spørgsmål 3**

Skabelon til logbogen kan downloades fra menupunktet *Udbudsmateriale*,

*Andet*

#### **Spørgsmål 2**

Er der ikke overdragelse af personale på enhederne 1, 2 og 8?

#### **Svar på spørgsmål 2**

Nuværende operatør har givet udtryk for, at der ikke er overdragelse af "andet" personale (personale, der ikke er chauffører) på enhederne 1, 2 og 8.

### **Spørgsmål 1**

Er I opmærksomme på følgende vedr. enhed 7, 65E?

Movia har i udbuddet af elbusser stillet krav til, at busserne som minimum skal have en tilstrækkelig kapacitet til at kunne tilbagelægge en afstand på 15 km fra operatørens garageanlæg til linje 65E's start- og slutpunkt. Mulige tilbudsgivere til enhed 7 informeres om bussens rækkevidde i forbindelse med afslutning af Movias udbud af elbusser.

Med hensyn til afstand fra start til slut, så vil ingen af de nuværende operatør kunne sige at afstanden altid er max 15 km.

Hvilket vil sige, at betingelserne ikke kan opfyldes, hvis man skal tage dem bogstaveligt... medmindre man har carte blanche til at antage at man får ændret slutendestation i vognløbene således at de altid er indenfor en radius på 15 km fra ethvert anlæg.

### **Svar på spørgsmål 1**

Det er korrekt, at vi overfor elbusleverandøren har sagt, at der kunne være op til 15 km. til operatørens garageanlæg. Denne oplysning er givet, således at leverandøren vidste, hvilken rækkevide elbussen, som minimum skulle have.

Leverandøren (BYD), som vil blive tildelt kontrakten på elbusserne, hvis elbusløsningen bliver valgt i A15, garanterer, at elbussen har en rækkevidde på 270 km.

Movia stiller ikke krav til operatøren om, at operatørens anlæg skal ligge maks. 15 km. fra linjens endestationer. Operatørerne, som byder på kørslen skal sikre, at garageanlægget ikke ligger længere fra ruten end, at kørslen på linjen kan gennemføres efter de udbudte vognplaner.