

Spørgsmål og Svar

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

17. januar 2012

Præcisering af udbudsbetingelserne

I forbindelse med **kombinationstilbud** skal kvalitetsmålene for kvalitetsindeks (enhed 9-13), servicegrad og kvalitetsbrister afgives pr. enhed. For at undgå tvivl bedes I for hvert kvalitetstype skrive målene for de enkelte enheder i tilbudsblanketten opdelt af en skråstreg. Dette gøres selv om tallene for enhederne er enslydende.

11. januar 2012

Præcisering og ændring af udbudsbetingelserne

Præcisering i 1. afsnit i udbudsbetingelsernes afsnit 19.3:

Ved ændringer i køreplantimetallet i udbudsenheder med passagerbetaling på mere end 3,75% i forhold til udgangspunktet for denne udbudsenhed, vil sammenligningsgrundlaget for passagerbetalingen blive justeret. Undtaget herfor er nedskæringer i køreplantimetallet som følge af forbedret fremkommelighed på linjen.

Rettes til:

Hvis Movia foretager enkeltstående ændringer i køreplantimetallet på mere end 3,75 % i udbudsenheder med passagerbetaling i forhold til udgangspunktet for denne udbudsenhed, vil sammenligningsgrundlaget for passagerbetalingen blive justeret. Undtaget herfor er nedskæringer i køreplantimetallet som følge af forbedret fremkommelighed på linjen. Ligeledes undtaget er udvidelser i køreplantimetallet som følge af driftsforøgelse forårsaget af stigende passagertal, der er opstået som et resultat af incitamentssamarbejdet med operatøren.

Afsnit 19.1

Afsnit 19.1 omkring betaling og regulering af betalingen er ændret for så vidt passagerbetaling i slutningen af kontraktperioden. Ændringen er foretaget, så operatøren på enheden med passagerbetaling på grund af usikkerheden omkring den endelige dato for kontraktophør ikke påføres en unødigt risiko. Ændringen foretages, så passagerbetalingen følger beslutningen om udbetaling af kvalitetsbonus i sidste del af kontraktperioden, jf. bilagsafsnit 1.1.2.

Ændringen kan ses i særskilt dokument under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Enhed 3

På linjerne 555 / 666 er chaufføraftøsning på Holbæk St en mulighed.

10. januar 2012

Tilføjelser og rettelser til udbudsmaterialet

Tilføjelse til afsnit 4.4

På enhed 10 og 11 kan der anvendes brugte busser med Euro 3-norm plus partikelfilter, såfremt disse busser erstattes af nye busser med Euro 6-norm senest den 1. februar 2014.

Ændring til afsnit 12.2

I henhold til udbudsbetingelserne for A9 foretages første regulering af K1- og K2-faktorene med udgangspunkt i uge 4 i 2014.

Dette ændres således, at reguleringen første gang foretages med udgangspunkt i uge 4 i 2013.

8. december 2011

Tilføjelser og rettelser til udbudsmaterialet

På busoplysningsskemaet for busoverdragelsesbusserne 654 og 655 var der oplyst forkert totalvægt. Vægten er rettet og der kan downloades nyt skema under menupunktet Udbudsmateriale.

6. december 2011

Tilføjelser og rettelser til udbudsmaterialet

Krav til minibusser

Movia har i forbindelse med modtagelse af tilbud på enhed 4 og 5 modtaget busoplysningsskema på minibussen City 65 fra Mercedes, hvoraf der fremgår en totalkapacitet på 29. Vi er blevet orienteret om, at totalkapaciteten på denne bus er 25. Dette bedes I være opmærksom på i forbindelse med justering af tilbud, da bussen i så fald ikke lever op til kravene i udbudsbetingelserne.

2. december 2011

Tilføjelser og rettelser til udbudsmaterialet

Busoplysningsskema for overdragelsesbusserne

Busoplysningsskemaerne for overdragelsesbusserne kan downloades fra menupunktet *Udbudsmateriale*.

Enhed 3

Der mangler afstande på linje 587 i vognplan 3587. Der kan uploades nye tekst- og Hastusfiler fra menupunktet *Udbudsmateriale*.

Bilag 2.1.4

Minimumskrav til totalkapaciteten på minibussen ændres fra 30 til 28 passagere.

Nyt skema 6

Der kan downloades nyt skema 6, hvor det nu også er muligt, at skrive udgiften til lokale på enhed 7.

Tilbudsblanketten

På tilbudsblanketten længst til højre beder vi om, at I oplyser en eventuel modregning pr. vogntime. Dette rettes til modregning pr. køreplantime.

29. november 2011

Tilføjelser og rettelser til udbudsmaterialet

Enhed 11 og 13

Side 107 er der i skemaet om de seneste 12 måneders kvalitetsmålinger bytte rundt på enhed 11 og 13. Der skal derfor henledes opmærksomheden på, at krav om kvalitetsindeks på enhed 13 minimum er 810 og 800 på enhed 11.

Enhed 9

Køretidsanalys er på linje 165 har bevirket at Movia har besluttet at indsætte en ekstra driftsbuss på linjen. Dette betyder at enheden udbydes med 9 busser og 35.713 timer på et normal år. Der kan downloades nye vognplaner samt afregningsark for enheden under menupunktet *Udbudsmateriale*. Nyt skema til K1 og K2 beregning ligger i afregningsarket under fanen "Uge 4". Ny liste over alle enheder kan downloades under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Der bedes derfor afgives nye tilbud på enhed 9 i forbindelse med justering af tilbud den 12. - 14. december 2011.

Enhed 7

Linje 691 - 694

Movia stiller nummeret 7027 3831 til rådighed for operatøren. Operatøren skal sikre adgang til telefonforbindelsen. Der skal være åbent for bestilling som beskrevet i udbudsbetingelserne.

8. november 2011

Spørgsmål til udbudsmaterialet

Spørgsmål 27

Vedr. forlængelse af kontraktperioden side 79 pkt. 8.1: Såfremt kun dele af kontrakten forlænges, justeres betalingen af operatørens faste omkostninger forholdsmæssigt i forhold til antallet af driftsbusser. Indebærer dette, at hvis f. eks. antal busser halveres på et garageanlæg vil operatøren kun få det halve af sine faste omkostninger dækket (husleje etc.) herefter?

Svar på spørgsmål 27

Svaret er ja.

Spørgsmål 26

Hvilken sammenhæng – hvis nogen – er der mellem opfyldelsesgrad af Movias ønsker til busmateriel og pris? Spørgsmålet stilles i og med at jo mere miljøvenlig en bus er (f.eks. hybridbusser) desto dyrere er bussen og dermed de busafhængige omkostninger.

Svar på spørgsmål 26

Busmateriel og pris vurderes under hver sit underkriterium. Jo bedre busmateriel, jo højere score og jo lavere priser jo højere score inden for de respektive underkriterier.

Spørgsmål 25

På side 49 under punktet Miljø og drift står der.: "Hvor dette giver en målbar miljøgevinst , vil det blive vægtet positivt". Indebærer det at en positiv vægtning udmønter sig i en "krone- og øre værdi" eller vil dette udelukkende vægte ved ligestilling af to bydere hvor den ene skal vælges frem for den anden?

Svar på spørgsmål 25

Der vil ikke være tale om nogen "krone- og øre værdi", men alene om en bedre score på punktet "Miljø og drift" i forbindelse med vurdering af underkriteriet, Miljø.

Spørgsmål 24

Kvalitet af drift vægter med 35% ved vurdering af tilbud, hvilket vægter væsentligt i forhold til prisen som vægter 40%. Hvorledes kan man ved tilbudsgivning validere egen tilbudte kvalitet? Er dette en vægtning i forhold til mindstekrav?

Svar på spørgsmål 24

Svaret er ja. Jo højere den tilbudte kvalitet ligger over minimumskravet (hvor et sådant findes) – jo bedre score.

Spørgsmål 23

Kan Movia bekræfte at antallet af medarbejdere der skal overdrages ifølge Personaleoplysningsskemaet tilhørende linje 250S er korrekt antalsmæssigt? Og i bekræftende fald bedes Movia redegøre for disse medarbejders direkte tilknytning til linje 250S, da det oplyste antal synes urimeligt højt.

Svar på spørgsmål 23

Der benyttes i dag, det antal medarbejdere, der er angivet i skemaet.

Spørgsmål 22

§ 20 stk. 3 i kontrakten:

Ovennævnte omhandler Movia's mulighed for modregning ved manglende indberetninger af driftsuregelmæssigheder. Movia bedes kvantificerer ordet "gentagen gange".

Svar på spørgsmål 22

"Gentagne gange" er flere gange. Flere gange er mere end to gange – men ikke mange gange.

Spørgsmål 21

Spørgsmål til Bilag 4 Busovertagelse:

Movia bedes bekræfte at såfremt blot én af parterne i en busoverdragelse ønsker "syn og skøn" i forbindelse med en busoverdragelse, er dette gældende for overdragelsen og den anden part er forpligtet til at medvirke til en "syn og skøn" overdragelse.

Svar på spørgsmål 21

Dette bekræftes. Syn og skøn kan kun fraviges ved enighed mellem parterne.

Spørgsmål 20

Spørgsmål til 10.1 Ændringer i antal køreplantimer

Movia bedes redegøre hvorfor der er forskel på satser og antal dage mellem nedenfor anførte afsnit idet Movia jf. førstnævnte afsnit i den første måned betales kr. 250,- pr. hverdag mens der i 2., 3. og 4. afsnit anføres at operatøren skal betale kr. 500,- for alle dage fra og med første dag.

Afsnit jf. side 84:

Afleveres afregningsvognplanen for sent, betaler Movia den første måned 250 kr. pr. vognløb for hver hverdag (ekskl. lørdag), afleveringsfristen er overskredet. Yderligere forsinkelser afregnes med 500 kr. pr. vognløb for hver hverdag (ekskl. lørdag).

Afsnit jf. side 191:

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). Omvendt vil Movia ved for sen aflevering af afregningsvognplaner yde godtgørelse til operatøren, jf. afsnit 10 i bilag A.

Såfremt der registreres ukorrekt eller manglende betjening, manglende fejlmelding af IT-udstyr i busser, herunder busradio, buscomputer, PTS, IT til rejsekort og arbejdsstationer hos operatøren, hvorom der er indgået konkret aftale med operatøren (500 kr. pr. registreret tilfælde, henholdsvis tur).

Svar på spørgsmål 20

Movia har ændret satsen for for sent afleverede vognplaner, således at satsen efter Movias vurdering modsvarer operatørens udgift. Årsagen til at satsen er højere i anden og tredje måned er, at Movia er klar over, at det bliver mere og mere kritisk for operatøren jo nærmere, vi kommer det nye køreplansskifte.

Spørgsmål 19

Spørgsmål til 5.2 Chaufførfaciliteter:

Hvad er årsagen til at Movia fastholder den administrativt tunge model omkring brug af folkelokaler i område H, hvor det er største bruger som skal varetage driften af folkelokalet for derefter at foretage fakturering til de øvrige brugere af folkelokalet, fremfor at anvende samme model som i område V og S hvor folkelokalet tilknyttes en specifik linie og operatøren på denne linie er vicevært for det pågældende lokaler og modtager betaling herfor?

Svar på spørgsmål 19

Movia er ikke uenig i, at det kan være mere hensigtsmæssigt, at have én model i alle Movias områder samt en model, der ikke er så "tung" som den model, der benyttes i område H. Movia er dog ikke overbevist om, at modellen fra V og S er hensigtsmæssig i område H.

Modellen i område H kan dog ikke ændres uden enighed mellem Movia og de operatører, der i dag benytter

faciliteterne, hvorfor der i A9 skal bydes som beskrevet i udbudsbetingelserne.

Spørgsmål 18

Spørgsmål til 1.4 Driftsvognplaner:

Har Movia mulighed for at specificere, hvordan det fremadrettet vil komme til at foregår i forhold til at operatøren selv får ansvaret for at ligger driftsvognplaner ind i Movia's system?

Svar på spørgsmål 18

Det er desværre ikke muligt på dette tidspunkt.

Spørgsmål 17

16. 2 Forretningsgang og vilkår i forbindelse med virksomhedsoverdragelse:

Movia bedes bekræfte at antallet af medarbejdere, der kan overdrages kun kan svare til de medarbejdere, der har sit hverv i direkte tilknytning til driften af den overdragne linje og at det pålægges den nuværende operatør at kunne redegøre og bekræfte dette overfor den nye operatør?

Svar på spørgsmål 17

Det kan bekræftes, at alene de medarbejdere, der har tilknytning til den "virksomhed", der overdrages, kan virksomhedsoverdrages, og denne tilknytning skal den nuværende operatør (overdrager) naturligvis kunne godtgøre.

Spørgsmål 16

Movia bedes bekræfte at den nuværende operatør på intet tidspunkt efter 2 ugers fristen, der beskrives i afsnit 16.2, kan meddele den nye operatør, at der skal overdrages yderligere medarbejdere, uanset nedenstående formulering under punkt 16.2:

"Såfremt den operatør, som hidtil har udført kørslen, tilbyder at overdrage flere medarbejdere end den nye operatøren har behov for, er det op til de to parter indbyrdes at aftale en tilpasning af antallet af medarbejdere og sikre, at eventuelle afskedigelser sker i overensstemmelse med reglerne herom i virksomhedsoverdragelsesloven.."

Svar på spørgsmål 16

Movia henstiller, at de anviste frister overholdes, ligesom Movia i øvrigt henstiller, at virksomhedsoverdragelseslovens bestemmelser overholdes i forbindelse med ethvert operatørskifte, hvor der er tale om overdragelse af kørsel.

Spørgsmål 15

Pauselokale - hvad er seneste udvikling mht. potentielt pauselokale på Buddinge station?

Svar på spørgsmål 15

Der er desværre ikke nyt at tilføje om et evt. pauselokale på Buddinge St. Der arbejdes dog stadig aktivt på

sagen.

Spørgsmål 14

I skemaerne fra DitoBus er der under andet personale anført et voldsomt antal mennesker. Er dette chauffører, som har indsneget sig her ??

I enhed 9 følger der med 8 busser: 1 mekaniker, 1 vaskemand, 6 adm. personale samt 4 andet personale. Er dette korrekte tal ?? Kræver disse busser en så stor administration ??

I pakke 10 følger der med 12 busser: 3 mekanikere, 4 vaskefolk, 1 adm. personale samt 2 andet personale. Er dette korrekte tal ?? Kræver disse busser så stor omsorg ??

Svar på spørgsmål 14

Enhed 9 og 10 køres ikke af DitoBus.

Enhed 9: Der var fejl i det oprindelige skema. Der kan downloades nyt skema vedr. personaleoverdragelse for enhed 9 under menupunktet Udbudsmateriale.

Enhed 10: Der benyttes i dag, det antal medarbejdere, der er angivet i skemaet.

Spørgsmål 13

1. I afsnit 16.1 (s. 94) står, at Movia kan regulere den køreplantimeafhængige betaling, hvis den faktiske lønanciennitet ved kontraktstart – som konsekvens af virksomhedsoverdragelsen – er højere end 9 år eller lavere end 5 år. I pakke 10 er den gennemsnitlige lønanciennitet hos den nuværende operatør ca. 10 år (svarende til gennemsnitligt løntrin mellem 6 og 7). Da der kun reguleres som konsekvens af virksomhedsoverdragelse ønskes oplyst, hvordan det sikres at nuværende operatør stilles lige med andre bydere, som vil byde med lavere løntrin og efterfølgende opnår regulering for gennemsnitlig lønanciennitet over 9 år.

Svar på spørgsmål 13

Det er korrekt, at der ikke vil ske regulering af den køreplantimeafhængige betaling i forhold til den nuværende operatør, hvis den faktiske lønanciennitet er 10 år, og den nuværende operatør genvinder kørslen.

Der vil ej heller i forbindelse med en virksomhedsoverdragelse ske regulering af den køreplantimeafhængige betaling, hvis den faktiske lønanciennitet ligger mellem 5 år og 9 år. - Bydes der eksempelvis med en lønanciennitet på 6 år, og den faktiske lønanciennitet er 9 år, vil der ikke ske regulering af den køreplantimeafhængige betaling i forhold til en ny operatør.

Spørgsmål 12

Sidste afsnit på side 95 i udbudsbetingelserne bedes forklaret nærmere, idet ordene 'tilbyder' og 'indbyrdes at aftale' er uden juridisk værdi, og juraen får man jo først brug for, når samarbejdets kunst ikke er tilstrækkelig.

Svar på spørgsmål 12

Her er tale om den situation, hvor den nye operatør i sin organisation ikke kan beskæftige samtlige de medarbejdere, der er tilknyttet kørslen, og som den overdragende operatør skal "skille sig af med" i forbindelse med virksomhedsoverdragelsen (de medarbejdere, som den nye operatør "tilbydes" at overtage).

I denne situation henstiller Movia til de to parter, at der i samarbejde findes en løsning ("indbyrdes aftales"), der sikrer, at eventuelle opsigelser finder sted i overensstemmelse med reglerne herom i virksomhedsoverdragelsesloven.

Der er alene tale om en henstilling, idet denne virksomhedsoverdragelse er Movia uvedkommende. Her er tale om en ledelsesopgave, hvor de to virksomheder selv må tage det fulde ansvar for, at overdragelsen sker på en ordentlig og anstændig måde inden for lovens rammer.

Movia har til gengæld en stor interesse i, at overdragelsen sker uden uro og problemer, der kan ramme den daglige drift.

Spørgsmål 11

Indgår linje 250S ikke fejlagtigt i enhed 12 i skemaer for kvalitetsindex på side 107 og servicegraden på side 108?

Svar på spørgsmål 11

Der er i de to skemaer på henholdsvis side 107 og 108 byttet rundt på enhed 10 og 12.

28. oktober 2011

Spørgsmål til udbudsmaterialet

Spørgsmål 10

I udbudsenhederne 5 og 11 er der busoptagelse. Det er beklageligt i sig selv, men dertil er de i udbudsmaterialet vedlagte busrapporter særdeles mangelfulde. Busrapport for Dito-bus nr. 4655 mangler helt, og i enhed 11 er mange oplysninger ikke oplyst af Arriva: Km tæller viser, Kørt i alt km, Dato for sidste syn, samt oplysninger om diverse hovedreparationer.

Hertil vil oplysninger om euronorm og partikelfilter være væsentlige oplysninger. Kan Movia snarest fremskaffe alle disse oplysninger.

Og hvis Movia samtidigt kan stå inde for den opgivne værdi på de 12 busser til overtagelse, så larmer den lydpotte ikke mere.

Svar på spørgsmål 10

Der kan downloades nye busrapporter under menupunktet Udbudsmateriale.

Endvidere kan det oplyses, at Movia, jf. afsnit 2.1 i teksten om busoplysningsskema, efter 1. runde vil uploade busoplysningsskemaer fra de nuværende operatører, hvoraf oplysninger om euronorm og partikelfilter vil kunne aflæses.

Den angivne pris for busserne er den nedskrevne værdi af anskaffelsesprisen. Den endelige overtagelsespris fastsættes efter syn og skøn af busserne, jf. udbudsbetingelsernes afsnit 22 og bilag 4

Spørgsmål 9

Afsnit 2.1; 2.4; 10.4 Opklarende spgs.

Med henvisning til afsnit 2.1. Tilbudt pris pr. normal år vægter 95% og options år 5%. Betyder det at prisen for pakkerne 10 og 11 vægtes med 95% Normalpris (inden ekstraordinær reduktion) plus 5% Optionspris (såfremt ekstraordinære reduktioner foretages fra begyndelsen af det 6, 8 el 10 kontraktår)

Svar på spørgsmål 9

Det er korrekt, at der ved tildeling af de enheder, der måtte indeholde en option (udbudsenhederne 10 og 11), anvendes en pris på et normalt år uden reduktioner, som indgår i vægtningen med 95%, og en pris for et normalt år med reduktioner, som indgår i vægtningen med 5%.

Denne vægtning anvendes alene i forbindelse med tildelingen.

Spørgsmål 8

1) Det ønskes oplyst hvorvidt Movia påtænker at fremsende opdaterede Hastus-filer indeholdende kilometer oplysninger på alle de i et vognløb indlagte tomture mellem to passagerture, idet nogle Hastus-filer ikke har alle disse kilometeroplysninger, eller tilbud skal tage udgangspunkt i de fremsendte. Såfremt sidstnævnte er tilfældet bedes Movia bekræfte at der efterfølgende vil blive foretaget regulering af tomkørsel, jf. afsnit 1.6 i udbudsbetingelserne.

Et eksempel på ovenstående er: Pakke 4, Fil 3511 – RGBST 07:25-07:41 STMST

2) Der ønskes fremsendt samlede Hastus-filer for hver køreplansperiode, i enhed 4, hvoraf det fremgår hvordan Movia forventer de enkelte tomture kørt samt hvordan turene om fredagene i perioden marts til oktober på de 9 stk. 12 meter busser er sammensat så de anførte 12 vognløb kan opnås.

Svar på spørgsmål 8

1) Vi leverer ikke km på tomture.

Udgangspunktet er de tomture, der ligger i vognplanerne. Kilometerantallet indgår ikke i reguleringen. Tiden vil blive brugt i forbindelse med reguleringen.

2) Under menupunktet Udbudsmateriale er der vedlagt en samlefil (både vognplanudskrift og HASTUS-fil), som dækker alle turene i enhed 4 i uge 4. Af den fremgår det, hvordan ture forventes koblet sammen, så vi ender med 12 busser.

13. oktober 2011

Spørgsmål til udbudsmaterialet

Spørgsmål 7

Er det muligt at få en uddybende forklaring på periodisering af køreplanfiler i pakke 4? (511, 520 ... - 586 har perioder i 2011 mens 555+ har perioder fra 2012 og et år frem)

Svar på spørgsmål 7

Vi har forsøgt at beskrive 555/666's årsvariation ved de pågældende vognplaner og tilhørende perioder. Opbygningen er en vinterplan – sommerplan – sommerferieplan – sommerplan. At datoerne ligger i 12/13 er kun fordi, at det er så langt, som vi er nået med planlægningen på de linjer. Ligesom det er med datoerne på de andre planer i pakken.

Dette betyder, at det er en angivelse af årsvariationen, som sagtens kan lægges oven på hinanden.

Tilføjelser og rettelser til udbudsmaterialet

Bilag 3 side 162

Afsnittet "Stempelautomater til klippekort" gælder ikke for enhed 7 og 8. Stempelautomaterne til klippekort skal ikke benyttes på linjerne i disse enheder.

Bilag 3 side 163

Anden fase: Slutinstallation og test

Movia forestår slutinstallation, konfiguration og test, Operatøren skal stille busserne frit til rådighed én dag pr. bus og med et tilstrækkeligt antal arbejdsdage til færdiggørelsen inden driftstart, således at det kan udføres forsvarligt. Med mindre andet aftales specifikt, skal busserne være tilgængelige for slutinstallation mindst én måned inden driftsstart, ligesom antal og type af busser skal være klarlagt mindst 6 mdr. før driftsstart.

Movia gør opmærksom på afsnittet, da sidste del er en tilføjelse i forhold til tidligere udbud.

11. oktober 2011

Tilføjelser og rettelser til udbudsmaterialet

Afsnit 1.6 Tomkørsel side 41

Teksten "Tomkørslen opgøres på udbudstidspunktet pr. udbudsenhed for en normaluge (uge 4) som det totale antal minutter og antal kilometer. Samtidig angives køreplantimerne for en normaluge (uge 4)"

ændres til

"Tomkørslen opgøres på udbudstidspunktet pr. udbudsenhed for en normaluge (uge 4) som antal minutter og antal kilometer pr. tur og i alt. Samtidig angives køreplantimerne for en normaluge (uge 4)"

Spørgsmål til udbudsmaterialet

Spørgsmål 6

Hastus/Køreplansfiler

Er det korrekt at gennemsnitshastigheden for linie 14 er 14,72 (det virker umiddelbart lavt, selvom det er inde i byen)

Svar på spørgsmål 6

Det er sådan, den er planlagt – der er ikke noget galt i data. Ca. 10 km på ca 45 minutter i myldretiden.

Spørgsmål 5

Hastus/vognløbsfiler

Der mangler vognløbsfiler i pakke 5, søndagskøreplan for vinterperioden, samt for skolebusserne 494 og 493.

Svar på spørgsmål 5

Linjerne 493 og 494 ligger i vognplan 3437.

Vinterkørslen på linje 438 ligger i vognplan 3432.

Spørgsmål 4

Er det korrekt at rute 439 ingen søndagskørsel har i vinterhalvåret?

Svar på spørgsmål 4

Det er korrekt!

Spørgsmål 3

Busmateriel: Er det korrekt, at der ikke er specificeret krav til maksimalalder eller gennemsnitsalder for busserne, hverken ved kontraktstart eller under kontraktens løbetid.

Svar på spørgsmål 3

Det er korrekt!

Der gøres d og opmærksom på kravene til bussens Euronorm, der - med mindre at bussen opgraderes - vil have indflydelse på bussens alder.

Spørgsmål 2

Side 32. Vedr. pauselokalet på Artillerivej St. - er det Movias eget lokale?

I tidligere materiale er det ikke umiddelbart fremgået at linie 250s afholder pause i Movias pauselokale på Artillerivej. Er det fordi der er sket ændringer i forhold til tidligere, eller er det fordi 250S i dag afholder pauser på hjemmegaragen?

Svar på spørgsmål 2

Chaufførfaciliteten på Artillerivej er ikke et lokale, men et sugetoilet. Rengøringsprogrammet ændres fra 1 til 3.

Chaufførerne på linje 250S afholder i dag pause på hjemmegaragen.

Der arbejdes på muligheden for at skaffe et pauselokale på Buddinge St. og vi håber senere i forhandlingerne at kunne give endelig besked herom. Indtil det er muligt for Movia at bekræfte, at der vil være adgang til et lokale på Buddinge St., kan operatøren afløse midt på strækningen - ved Vester Voldgade.

Vester Voldgade (linje 250S)

Etageareal:	67 m ²
Andre brugere:	10, 33, 69, 81N, 85N, 92N, 93N, 94N, 95N, 96N, 97N
Skønnede driftsudgifter pr. år:	85.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	Ved 40 pauser pr. uge ca. 5%, 80 – ca. 10 % 120 – ca. 15 % 180 – ca. 20 % 250 – ca. 25 %
Rengøringsprogram:	1

Spørgsmål 1

I udbudsbetingelserne, side 34, anvises to pauselokaler for linie 14. Det ene Ryparken station, det andet Hans Knudsens plads. Hans Knudsens plads forekommer ikke på listen over stop på ruten – er det Ryparken st. eller Vibenhus runddel som er "Stoppestedet" ved Hans Knudsens Plads? Er pauselokalet Ryparken st. ved Ryparken station eller ved endestation Ryparken?

Svar på spørgsmål 1

Der er udarbejdet et nyt sæt vognplaner for enhed 11, hvoraf Hans Knudsens Plads fremgår som tjekpunkt. Der er ingen ændringer i produktionen. Vognplanerne kan downloades under menupunktet Udbudsmateriale.

Oplysningerne om Ryparken st. og Hans Knudsens Plads side 34 i udbudsbetingelserne slettes.

Nye oplysninger om chaufførfaciliteter til enhed 11:

Hans Knudsens Plads (linje 14)

Etageareal:	56 m ²
Andre brugere:	150S, 185
Skønnede driftsudgifter pr. år:	85.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	60 %
Rengøringsprogram:	1

Da lokalet er nyt skal byderen tage i betragtning, at de skønnede driftsudgifter udelukkende er et skøn og der således ikke ligger tidligere afholdte udgifter til grund for det oplyste beløb. Det samme gør sig gældende med den foreløbige andel af driftsudgifterne.

Rymarksvej (linje 14)

Etageareal:	10 m ²
Andre brugere:	-
Skønnede driftsudgifter pr. år:	15.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	100 %
Rengøringsprogram:	3

