

Spørgsmål, svar og præciseringer Endelige tilbud

Offentliggjort den 31. maj 2018 (ofentliggørelsesdato rettet kl. 12.36)

Præcisering og udsættelse af tilbudsfrist.

Såfremt tilbudsgiverne ikke er i stand til sammen med tilbuddet at aflevere serviceattest som beskrevet i udbudsbetingelsernes pkt. 1.2.5, vil Movia tillade at tilbudsgiverne berigtiger ved efterfølgende fremsendelse af serviceattesten.

Grundet denne sene ændring, ændres tilbudsfristen til **onsdag den 6. juni 2018**.

Offentliggjort den 29. maj 2018

Spørgsmål 54

For nuværende er afgiften på landstrøm, som anvendes til fremdrivning, i den kollektive trafik reduceret fra 91 øre/kWh til 0,4 øre/kWh. Da der er tale om en midlertidig ordning, som ophører 1. januar 2024, men som jf. aftaleteksten kan forlænges såfremt parterne bag aftalen er enige om at arbejde for en sådan forlængelse af ordningen med den lave energifgift efter 1. januar 2024, bedes Movia redegøre for hvordan operatørerne skal forholde sig til en sådan mulig forlængelse af den reducerede energifgift i deres tilbud.

Alternativ 1:

Vil Movia benytte samme kompensationsmodel som beskrevet i nuværende Movia bus-udbud A17?

"Kompensationen beregnes ud fra følgende model:

Den køreplanteafhængige pris reguleres på baggrund af gennemsnittet af det årlige forbrug for de forudgående tre driftsår. Hvis elafgiften for elbusser til kollektiv trafik den 1. januar 2024 stiger til 91 øre/kWh beregnes ændringen af den køreplanteafhængige pris ved gennemsnittet for energiforbruget til opladning af elbusser de forudgående tre driftsår ganget med 90,6 øre/kWh (91 øre/kWh – 0,4 øre/kWh) plus moms delt med gennemsnittet af årlige køreplanstimer for de forudgående tre driftsår. Reguleringen af timeprisen gælder for resten af kontraktperioden. Såfremt niveauet af elafgiften igen reguleres i opadgående eller nedadgående retning reguleres timeprisen igen efter samme metodik, som beskrevet ovenfor."

Alternativ 2:

...eller hvis ikke hvilken kompensationsmodel vil Movia alternativt anvende hvis nogen?

Svar

Der er tale om strøm til skibe, som hviler på et andet regelsæt, end den midlertidige fritagelse for el-afgift til kollektiv trafik. Movia er derfor af den opfattelse, at der ikke er tale om en midlertidig fritagelse. Tilbudsgiver kan derfor lægge til grund, at tilbudsgiver vil blive kompenseret, hvis et lovindgreb ændrer afgiftsgrundlaget i kontraktperioden. Kompensationen vil ske i overensstemmelse med kontraktens:

§ 23 *Genforhandling*

Stk. 1. Såfremt der i kontraktperioden indtræffer lovindgreb, der medfører væsentlige økonomiske ændringer i de forudsætninger, der ligger til grund for tilbuddet, har hver af parterne ret til at kræve genforhandling med henblik på at stille parterne, som hvis ændringen ikke var indtrådt.

Desuden henvises til svaret på spørgsmål 13, hvoraf det fremgår:

Med virkning fra 1. februar 2017, blev afgiften for strøm fra land til skibe nedsat. Der kan læses mere på Skattevæsnets hjemmeside: <http://www.skat.dk/skat.aspx?oid=2061608%20> og i bekendtgørelse nr. 93 af 27. januar 2017. Se i øvrig spørgsmål 13.

Offentliggjort den 24. maj 2018

Spørgsmål 53

Vedr. Tilbudsark vedrørende bådafhængige omkostninger og slutværdi både.

Antallet af både der skrives i tilbudsarket er ved tidligere lejlighed oplyst, at der skal skrives 4, da reservebåd ikke skal tælle med her. Er det Movias forventning af reservebåden så indregnes under fasteomkostninger (reservebådens bådafhængige omkostninger)? eller om den indregnes under de bådafhængige dog uden at indgå i antallet?

Skal slutværdien af reservebåden indregnes under slutværdi for både og dermed følge kravet til 25% og dermed også indgår i eventuel kompensation udregning/overdragelse af både til ny operatør ved kontraktudløb?

Svar

Det er op til tilbudsgiver, hvordan reservebåden indregnes. Den kan f.eks. indregnes i faste omkostninger, fordeles ud på de 4 driftsbåde, der indgår i tilbudsarket eller i kombinationer heraf.

Slutværdien af reservebåden skal indregnes under slutværdien for bådene og følger kravet om de 25% og dermed indgå i eventuel kompensation udregning/overdragelse af både til ny operatør ved kontraktudløb. (Hvilket fremgår af tilbudsarkets kolonne M)

Spørgsmål 52

Installation af MOVIA leveret udstyr (model A). Jf. udbudsbetingelserne kræver Movia at bådene er leveret og klar til installation og test af Movia leveret IT udstyr (rejsekort mv.) senest 30 dage før driftsstart. Kan installationen af dette udstyr ske direkte på værft under ombygning/bygning af både så perioden på 30 dage kan gøres tilsvarende kortere?

Svar

Movia kan være fleksible med installationssted under 2 forudsætninger:

- 1) Installationen skal finde sted i Danmark
- 2) Thales skal godkende den samlede, færdige installation. Dette kan kun foregå på et anlæg med Movia Rejsekort-WLAN. Eksempelvis hvor bådene skal overnatte.

Spørgsmål 51

Vedrørende tildeling af kontrakt/vedståelsesfrist. Såfremt MOVIA af den ene eller anden årsag ikke kan identificere det vindende tilbud inden for den oplyste tidsplan med kontraktskrivning ultimo juni, vil det så forlænge perioden indtil fuld idriftsætning med tilsvarende antal dage?

Svar

Tilbudsgiverne kan i relation til tidsplanen basere tilbudsafgivelsen på en forudsætning om, at kontrakten bliver indgået inden udgangen af første uge af juli 2018. Såfremt kontraktindgåelse ikke kan ske som forudsat, og dette ikke skyldes forhold, der kan tilregnes den tilbudsgiver, som kontrakten indgås med, vil Movia forhandle og aftale de som følge heraf nødvendige justeringer af aftalen med den vindende tilbudsgiver, således at driften kan iværksættes den 1. januar 2020, eventuelt om nødvendigt i en periode med alternativt materiel.

Offentliggjort den 18. maj 2018

Spørgsmål 50

Udbudsmaterialet pkt. 7.4:

Vil Movia tillade, at operatøren opsætter reklamestreamere i folie udvendigt ovenpå bådene, dog således at endelig placering aftales med Movia, når bådernes design kendes? [dvs. tilsvarende bestemmelsen om reklameopsætning for bådens højre og venstresider]

Vil Movia tilsvarende tillade, at helreklamefolie også kan dække pladsen ovenpå bådene?

Svar

Movia kan tillade, at der kan anbringes reklamer oven på bådene, efter samme retningslinjer som gælder for reklamer på bådernes højre- og venstresider.

Spørgsmål 49

Vil Movia godkende at der oprettes et selskab, som underleverandør til operatøren som leverer ydelsen sejlsads med bemanning? Uden at det på nogen måde ændrer ved operatørens forpligtigelser overfor Movia og de kontraktlige bestemmelser omkring bådene og deres restværdi og aftale om overdragelse? Dette indebærer at de virksomhedsoverdragede medarbejdere kan og skal overdrages til det nyt selskab

Svar

I den udstrækning, at operatøren klart og entydigt oplyser om underleverandøren i det endelige tilbud, fremgår det af udbudsbetingelsernes pkt. 1.2, sammenholdt med kontraktens § 8, stk. 3, modsætningsvist, at brugen af underleverandøren tillades.

Bemærk at i det omfang, at prækvalifikationen omfatter en eller flere underleverandører, skal disse underleverandører i forhold til tilbudsgiver forestå de leverancer, som underleverandørerne er prækvalificeret til.

Movia skal forhåndsgodkende enhver brug af underleverandører, som ikke er forudsat udtrykkeligt i operatørens tilbud, herunder også overdragelse af kørsel, udskiftning af underleverandører efter kontraktstart og øvrige ændringer i relation til underleverandører, jf. kontraktens § 8, stk. 3. Movia vil ikke nægte godkendelse, med mindre der foreligger en saglig grund hertil.

Offentliggjort den 17. maj 2018

Spørgsmål 48

Spørgsmål til Kontraktens § 15 - "Erstatning"

Kan Movia bekræfte, at såfremt der foreligger en eller flere fejl, som ellers i henhold til Kontraktens § 17, stk. 3 vil berettige Movia til økonomisk sanktion og modregning, så kan operatøren ikke pålægges nogen økonomisk sanktioner og Movia kan ikke foretage modregning, såfremt der foreligger en force majeure begivenhed (som defineret i Kontrakten) der hindrer operatørens opfyldelse af forpligtelserne i § 15, stk. 3? F.eks. hvis der sker for sen afgang med mere end 120 sekunder, jfr. Kontraktens § 17, stk. 3, Fejlgruppe B2, som følge af force majeure begivenheden.

Såfremt ovenstående ikke kan bekræftes, beder vi Movia oplyse, hvordan Movia så forstår ordlyden i Kontraktens § 15.

Svar

Det kan bekræftes, at Movia ikke vil beregne bod i anledning af fejl og mangler, der skyldes force majeure.

Spørgsmål 47

Udbudsmaterialet pkt. 3:

Den nuværende formulering er uklar i forhold til, om Movia kræver en klassenotation af bådene. I den forbindelse gøres Movia opmærksom på, at så længe Søfartsstyrelsens godkendelse af bådmateriellet opnås, og diverse øvrige krav fra Søfartsstyrelsen og andre relevante myndigheder opfyldes til hver en tid, vil der ikke være et behov for at få klassegodkendt bådene. Søfartsstyrelsens godkendelse afhænger blandt andet af, om bådene er designet og bygget i overensstemmelse med reglerne fra et klassifikationsselskab eller de tilsvarende regler i Søfartsstyrelsens regelværk, men stiller altså ikke noget krav om klassenotation. Movia bedes derfor bekræfte, at bådmateriellet skal godkendes af Søfartsstyrelsen og i enhver henseende og til enhver tid skal opfylde Søfartsstyrelsens og andre relevante myndigheders krav til udførelse af den beskrevne passagersejlad i Københavns Havn samt at bådene skal registreres i Det Danske Skibsregister, men at bådene ikke behøver blive klassegodkendt af et klassifikationsselskab?

Svar

Movia kan ikke bekræfte, at bådene ikke behøver blive klassegodkendt af et klassifikationsselskab.

Bådmateriellet skal i enhver henseende og til enhver tid opfylde Søfartsstyrelsens og andre relevante myndigheders krav til udførelse af den beskrevne passagersejlad i Københavns Havn. Bådene skal registreres i Det Danske Skibsregister.

Bådene skal strukturmæssigt designes og bygges i henhold til regler og retningslinjer fra et anerkendt klassifikationsselskab forstået således, at der ved aflevering af fartøjerne skal foreligge dokumentation for, at det valgte klassifikationsselskab har godkendt strukturtegninger for skrog og overbygning samt at klassifikationsselskabet har ført tilsyn under bygning. Fartøjerne forventes ikke at være i klasseregister ved indsættelsen.

Spørgsmål 46

I udbudsmaterialet er der taget højde for, hvis bådene ikke kan sælges ved indstilling af Havnebussejlad efter kontraktudløb med en kompensation på op til 30% af restværdien.

Hvorledes forholder det sig, hvis bådene ikke kan sælges og operatøren dermed brænder inde med bådene og blot kan lægge dem på land? Vil kompensationen på 30% i dette tilfælde blive udbetalt til operatøren?

Svar

Forudsætningen for, at kompensationen kan udbetales til operatøren ved driftsophør er, at der er fastsat en dokumenterbar markedsværdi af bådene, som er lavere end slutværdien. Det vil sige, at der er sket en reel markedsafsøgning og evt. indhentet tredjemandsvurdering, som beskrevet i udbudsmaterialet. Er det opfyldt, ser Movia ingen problemer i, at kompensationen udbetales, selvom operatøren ikke afhænder bådene.

Offentliggjort den 16. maj 2018

Spørgsmål 45

Jævnfør kapitel 7.6 Infotainment (1 sætning)

Skal bådene udstyres med infotainment?

Svar

Ja bådene skal udstyres med infotainment, som beskrevet i kapitel 7.6.

Sætningen "*Movia fastlægger i forbindelse med dialogfasen, om bådene skal udstyres med infotainment og/eller linjefrise.*" slettes i udbudsmaterialet.

Offentliggjort den 15. maj 2018

Spørgsmål 44

Spørgsmål til Kontraktens § 17 - "Bod/modregninger i betalingen"

Kan Movia bekræfte, at ordlyden i Kontraktens § 17, stk. 3, Fejlgruppe B – D, skal forstås således;

(i) at operatøren kan pålægges en økonomisk sanktion som Movia kan modregne, såfremt der konstateres f.eks. 16 tilfælde af Fejlgruppe B, og at den økonomiske sanktion i givet fald vil være i alt DKK 40.000, idet det er den maksimale økonomiske sanktion for Fejlgruppe B for ét kalenderår?

(ii) at operatøren kan pålægges en økonomisk sanktion som Movia kan modregne, såfremt der konstateres f.eks. 16 tilfælde af Fejlgruppe C, og at den økonomiske sanktion i givet fald vil være i alt DKK 20.000, idet det er den maksimale økonomiske sanktion for Fejlgruppe C for ét kalenderår?

(iii) at operatøren kan pålægges en økonomisk sanktion som Movia kan modregne, såfremt der konstateres f.eks. 16 tilfælde af Fejlgruppe D, og at den økonomiske sanktion i givet fald vil være i alt DKK 10.000, idet

det er den maksimale økonomiske sanktion for Fejlgruppe D for ét kalenderår?

Såfremt ovenstående ikke kan bekræftes, beder vi Movia oplyse, hvordan Movia så forstår ordlyden i Kontraktens § 17, stk. 3 i relation til betaling af bod.

Svar:

Spørgerens udlægning af bestemmelserne kan ikke bekræftes. Bestemmelserne skal forstås således, at der for hver 8 tilfælde (af fejl i den pågældende undergruppe) indenfor et kalenderår beregnes en økonomisk sanktion af den i bestemmelsen angivne størrelse. Hvis der realiseres 16 tilfælde indenfor et kalenderår, vil den økonomiske sanktion således være 2 x beløbet osv.

Fejltællingen "nulstilles" hver den 1. januar.

Spørgsmål 43

Spørgsmål til kontraktens § 7, stk. 1:

Vil Movia acceptere, at ordlyden af § 7, stk. 1 ændres til "Operatøren er dog berettiget til at overdrage sit krav på den samlede aftalte kontraktsum til sit pengeinstitut eller anden finansier, ligesom Movia er indstillet på at tildele det pågældende pengeinstitut eller anden finansier afhjælpnings- og indtrædelsesret i tilfælde af, at operatøren misligholder i henhold til kontrakten eller på anden måde udløser en opsigelsesadgang for Movia, forudsat operatøren fortsat fuldt ud hæfter for opfyldelsen af kontrakten."?

Vil Movia acceptere, at de tilbudte både finansieres via en sale and lease back model, således at ejerskabet til bådene placeres hos en finansier uden køberet for operatøren eller Movia, men således at den prækvalificerede tilbudsgiver fortsat er kontraktholder med Movia og forestår og fuldt ud hæfter for opfyldelsen af kontrakten?

Svar:

Movia vil præcisere bestemmelsen i § 7, stk. 1, således at det fremgår, at operatøren er berettiget til at overdrage sit krav på den samlede aftalte kontraktsum til sit pengeinstitut eller anden finansier.

Movia er ligeledes indstillet på indføre bestemmelser i kontrakten om, at finansieren tillægges en sædvanlig afværgeret, der giver finansieren mulighed for at afværge en ophævelse af kontrakten (gennem udbedring af misligholdelsen) i tilfælde af operatørens misligholdelse. Afværgeretten vil ikke omfatte en ret for finansieren til at indtræde i kontrakten med Movia.

Movia er indstillet på i kontrakten at præcisere, at operatøren kan finansiere bådene via en sale and lease back model. Idet Movia skal kunne gøre brug af retten i henhold til kontrakten til at overtage bådene dels ved ordinært ophør dels i tilfælde af operatørens væsentlige misligholdelse (som ikke afværger af finansieren i henhold til afværgeretten), vil finansieren skulle tiltræde bestemmelser om, at Movia har ret til at overtage bådene som beskrevet i kontrakten.

Offentliggjort 9. maj 2018

Præciseringer og ændringer til udbudsmateriale

I afsnit 1.2.5.1 Tilbudsblanket

Ændres

e) Omkostninger til ombygning af anlægsfaciliteter

til:

e) Omkostninger til ombygning af anlægsfaciliteter (inkl. moms)

I afsnit 1.2.5.5 Øvrige dokumenter

Slettes:

Miljø

- Ibrugtagningsrapport for overholdelse af NOx og partikeludledning ved levering af bådene
Der udarbejdes en rapport for hver båd.
- Ibrugtagningsrapport for overholdelse af indvendig og udvendig støj ved levering af bådene
Der udarbejdes en rapport for hver båd.

(Da det ikke kan leveres på tilbudstidspunktet)

I afsnit 5.3.2 Emissioner

Indsættes:

Ved driftsstart skal tilbudsgiver levere:

- Ibrugtagningsrapport for overholdelse af NOx og partikeludledning ved levering af bådene
Der udarbejdes en rapport for hver båd.
- Ibrugtagningsrapport for overholdelse af indvendig og udvendig støj ved levering af bådene
Der udarbejdes en rapport for hver båd.

I afsnit 5.3.2 Emissioner

Kompensation for grøn strøm ændres fra 3,75 øre/kWh til 2,50 øre/kWh

Teksten ændres fra:

Movia kan på et hvilket som helst tidspunkt i løbet af kontraktperioden forlange, at tilbudsgiver anvender grøn strøm. Hvis Movia benytter denne mulighed, kompenseres tilbudsgiver med 3,75 øre/kWh for den strøm, som tilbudsgiver anvender til opladning af bådene. Ved grøn strøm forstås certificeret grøn strøm fra vedvarende energikilder, eksempelvis i form af RECS-certifikater (Renewable Energy Certificate System). Herudover accepteres dokumenteret grøn strøm fra tilbudsgivers egenproduktion af strøm fra vedvarende energikilder. Krav til grøn strøm gælder for både opladning ved kajanlæg og evt. ladestationer i byrummet, som tilbudsgiver måtte oppebære ansvaret for.

Til:

Movia kan på et hvilket som helst tidspunkt i løbet af kontraktperioden forlange, at tilbudsgiver anvender grøn strøm. Hvis Movia benytter denne mulighed, kompenseres tilbudsgiver med 2,50 øre/kWh for den strøm, som tilbudsgiver anvender til opladning af bådene. Ved grøn strøm forstås certificeret grøn strøm fra vedvarende energikilder, eksempelvis i form af RECS-certifikater (Renewable Energy Certificate System). Herudover accepteres dokumenteret grøn strøm fra tilbudsgivers egenproduktion af strøm fra vedvarende energikilder. Krav til grøn strøm gælder for både opladning ved kajanlæg og evt. ladestationer i byrummet, som tilbudsgiver måtte oppebære ansvaret for.

I afsnit 3.1.3 Fart og manøvredegytighed

Indsættes:

De i bilag 5) angivne værdier for fart og manøvre skal eftervises under fartøjernes prøvetur og skal udover de i listen angivne værdier indeholde minimum zigzag manøvre test resultat med "overshoot" vinkel ved 10°/10° og "overshoot" vinkel ved 20°/20°

I afsnit 3.13 Anlægsfaciliteter

Tilføjes:

Ønsker Movia / Københavns Kommune, efter kontraktindgåelse, selv at forestå ombygningen, skal tilbudsgiver levere fornøden og tilstrækkelig dokumentation, så Movia / Københavns Kommune kan projekttere og gennemføre ombygningen.

Kontrakten

§17 stk 9

Slettes. ...Sanktionerne i medfør af dette stk. 9 kan ikke overstige i alt kr. 10 mio. i kontraktperioden.

§17 Nyt stk. 10 indsættes:

Stk.10 Sanktioner i medfør af §17 stk. 8 og §17 stk.9 kan ikke overstige i alt kr. 10 mio. i kontraktperioden

§17 stk. 10 bliver til §17 stk. 11

§17 stk. 11 bliver til §17 stk. 12

§17 stk. 12 bliver til §17 stk. 13

Spørgsmål 43

Vi henviser til emissionskravene/begrænsning fra dieselmotorer. Den maritime branche og leverandører af marinemotorer har ikke kendskab til kravene som stilles vedrørende udslip af PN og NOX. Leverandørerne kan derfor ikke forpligtiget sig til at levere udstyr i henhold til kravene

Vi ønsker og beder derfor Movia om at stille krav til udslip efter formelen g/kWh genereret af dieselmotorer. Endvidere bør der ikke være udslipskrav for motorer under 100 kW og heller ikke når hvis der tilbydes over 80% elektrisk drift.

Svar:

Grænseværdier for emissioner af NOx og partikelantal (PN) er stillet på baggrund af de emissionsniveauer, som det erfaringsmæssigt er muligt at opnå ved anvendelse af kendte og effektive røggasrensningsteknikker. Tilbudsgiver opfordres til at undersøge mulighederne for anvendelse af eksisterende røggasrensningsteknikker.

Movia har kendskab til tre virksomheder, der operer inden for dette forretningsområde. Virksomhederne listes herunder. Movia har ingen præferencer for løsning eller leverandør. Listen er ikke udtømmende og alene til orientering. Tilbudsgiver kan frit vælge løsning og leverandør.

Exilator: Jesper Steenbuch, jesper.steenbuch@exilator.com, +45 6054 1757

Amminex: Tue Johannessen, , tj@amminex.com, +45 2254 6242

Purefi: Mende Trajkovski, mt@purefi.dk, +45 2978 4699

Enhederne ppm og antal/cm³ anvendes, da de er enheder, for emission, som kan påvises ved feltmålinger. Der er således ikke tale om værdier, som opnås ved måling i prøvebænk.

FORCE Technology angiver følgende motivation for fastsættelse af grænseværdiniveauerne:

”Grænseværdien for NO_x er fastsat på baggrund af FORCE Technologys erfaringer med, hvor stor en NO_x-reduktion, der med rimelighed kan forventes at opnås med et velfungerende SCR-system. Derudover har danske leverandører af emissionsreducerende systemer oplyst, hvor meget NO_x, der kan forventes udledt fra en generator/motor på 50 – 200 kW med et NO_x-reducerende system. Hertil kommer, at de københavnske busser, der har fået eftermonteret NO_x-reducerende udstyr, i gennemsnit udleder maksimum 100 ppm NO_x. Målinger af NO_x på Euro VI busser, hvis data ligger til grund for de reviderede grænseværdier ved miljøsyn, viser ligeledes, at NO_x-koncentrationen ved stabil kørsel (ikke i accelerationsøjeblikke) ligger under 100 ppm. På baggrund af dette, er grænseværdien for NO_x sat til 100 ppm.

Grænseværdien for partikelantal er vurderet på baggrund af FORCE Technologys erfaringer med, hvor stor en partikeludledning, der med rimelighed kan forventes at opnås med et velfungerende partikelfilter. Derudover er der indhentet oplysninger fra danske leverandører, der har stor erfaring med design af filtersystemer og montering af partikelfiltre på dieseldrevne motorer. Resultatet af disse undersøgelser viser, at der kan opnås en partikeludledning på $1 \cdot 10^4 - 5 \cdot 10^5$ antal/cm³ med et velfungerende partikelfilter svarende til den type, som anvendes på eksempelvis Euro VI-busser. Det understreges dog, at den viden, der er tilgængelig vedrørende udledningen af partikelantal, er målt på motorer, der er testet med fossil diesel (alm. marine diesel og B7 diesel).

Schweiz har som det første land i Europa indført en grænseværdi for partikelantal ved miljøsyn/miljøtest på de entreprenørmaskiner (non-road), der er udstyret med et dieselpartikelfilter. Grænseværdien anvendes til at kontrollere dieselpartikelfilterets effektivitet og derved, om filteret er velfungerende eller defekt. Grænseværdien er baseret på et stort antal feltmålinger og er sat til $2,5 \cdot 10^5$ antal/cm³. Målingen foretages ved maksimale omdrejninger på en ubelastet motor. I praksis foretages målingen ved ca. 1500 rpm på en ubelastet motor. Der foreligger ikke direkte data vedrørende brændstoftyper, men det formodes, at der primært er anvendt fossilt diesel i de test, der ligger til grund for fastlæggelsen af grænseværdien.

Med baggrund i ovenstående vidensindsamling anbefaler FORCE Technology en grænseværdi for partikelantal på $2,5 \cdot 10^5$ antal/cm³ efter schweizisk model.

Tilbudsgiver er velkommen til at kontakte Frantz Bræstrup, FORCE Technolgy direkte. Der kan henvises til Movias udbud af Havnebusserne i København.

FORCE Technology: Frantz Bræstrup, , fbr@force.dk, +45 4326 7494

Spørgsmål 42

Spørgsmål vedrørende bilag 6 (Driftsredegørelsen) Kan Movia bekræfte, at der i bilag 6 henvises til afsnit

1.3.1.4, og ikke 1.6.1.3 i spørgsmålene om kvalitet af materiel.

Svar.

Movia kan bekræfte, at der i bilag 6 (Driftsredegørelsen) henvises til afsnit 1.3.1.4

Spørgsmål 41

Skal vi angive prisen på reservebåden i tilbudsblanketten (Bilag 4)?

Svar.

Ja. Slutværdien skal angives for alle 5 både. 4 driftsbåde + en reservebåd.

Slutværdien skal beregnes som 25% af bådenes værdi ved driftsstart.

Spørgsmål 40

Der henvises til tilbudsblanket (Bilag 4).

Vi vil bede om, at Movia sætter formler ind i skemaet.

Kan Movia også venligst uddybe, hvad der skal sættes ind i kolonne N "Beregnet samlet tilbudspris jfr definition i celle A29"?

Hvad er tanken med celle A30?

Svar:

Tilbudsblanket (Bilag 4) er opdateret med formler den 2018.05.09 som ønsket i spørgsmålet. Samtidig er rækkefølgen af kolonnerne ændret, så rækkefølgen bliver mere logisk. Indholdet i tilbudsblanketten er uændret.

- I celle C16 indsættes faste omkostninger per måned (Anlæg, administration mv.)
- I celle F16 indsættes bådafhængige omkostninger per driftsbåd per måned (Renter, afskrivninger, reparation, vedligehold mv.)
- I celle I16 indsættes timeafhængige omkostninger (løn, brændstof mv.)
- I celle M16 indsættes de 5 bådes samlede slutværdi efter 12 år (Den samlede slutværdi er fastsat til 25% af værdien ved kontraktstart)
- I celle N16 indsættes eventuelle omkostninger til ombygning af anlægsfaciliteter (anløbspontoner). Ombygningen består i særlige faciliteter, som tilbudsgivers løsning kræver etableret på eller ved anløbspontonen. Omkostningen afholdes af Movia, men indregnes i den samlede tilbudssum.
- I celle O16 bregnes den samlede tilbudssum.

Celle A29 Samlet tilbudspris beregnes automatisk i celle O16 og består af:

12 x pris per normalår + Slutværdi + evt. omkostninger til ombygning af anlægsfaciliteter

(12xK16+M16+N16)

Celle A30, er en interne Movia kommentar. Cellen er slettet fra tilbudsarket.

Offentliggjort 4. maj 2018

Spørgsmål 39

Med henvisning til pkt. 1.3.1 Tildelingskriterium og underretning

- 1) Gives prispoint med decimaler?
- 2) Kapacitet og indretning- Hvor mange point gives for opfyldelse af minimumskrav? 0 eller 6 point?

Svar

- 1) Prispoint gives med to decimaler.
- 2) Tilbud der alene opfylder minimumskravet tildeles 0 (nul) point. Udbudsmaterialet side 22.

Offentliggjort 20. april 2018

Spørgsmål 38

Med henvisning til svaret på spørgsmål 37.

Vi beder Movia præcisere om der menes "fordelingen af brændstof, som indkøbes og benyttes til fremdrift af bådene" i rutefart eller om der menes al aktivitet for de 5 både?

Svar

Movia stille kun krav, til den del af driften Movia indkøber og betaler for. Tilbudsgiver skal i tilbuddet og i den efterfølgende drift kunne dokumentere fordelingen mellem brændstoffer anvendt til den del af driften Movia indkøber.

Kan fordeling af brændstoffer anvendt i driften indkøbt af Movia ikke klart og tydeligt adskilles fra anden drift, vil Movia kræve, at den samlede drift overholder den med Movia aftalte fordeling.

Offentliggjort 18. april 2018

Spørgsmål 37

Uddybning af fremdrivningsmuligheder:

Der ønskes en uddybning af, hvordan Movia vil beregne forholdet mellem energiforbruget af henholdsvis emissionsfrie og ikke-emissionsfrie brændsler i forskellige løsningsmuligheder:

Konkret bedes Movia tage stilling til, om beregningen i følgende eksempler mellem emissionsfrie og ikke-emissionsfrie brændsler er korrekt. Movia kan i sagens natur antage, at løsningerne i alle eksempler vil overholde alle de i udbudsmaterialet øvrige miljøkrav:

Eksempel 1:

Der tilbydes en løsning, hvor al fremdrift sker via en elektromotor, som energiforsynes direkte af en CO₂-neutral forbrændingsgenerator, der producerer strøm til elektromotoren (dvs. forbrændingsgeneratoren kører 100 % af tiden).

Kan Movia bekræfte, at forholdet mellem emissionsfri og ikke-emissionsfri drift i eksempel 1 vil udgøre en 0/100 løsning (0 % af energiforbruget sker via emissionsfrie brændsler, mens 100 % af energiforbruget sker via ikke-emissionsfrie brændsler)?

Det vil sige, uanset at fremdriften 100 % af tiden sker via elektromotoren, så skal den tid forbrændingsgeneratoren producerer strøm direkte til elektromotoren tælle med i beregningen, som om båden alene blev fremdrevet via det ikke-emissionsfrie brændsel til forbrændingsgeneratoren.

Eksempel 2:

Der tilbydes en løsning, hvor al fremdrift sker via en elektromotor, som energiforsynes fra en indbygget batteribank. Batteribanken oplades af en CO₂-neutral forbrændingsgenerator, men den CO₂-neutrale forbrændingsgenerator behøver kun at køre/producere strøm i 20 % af tiden for konstant at sikre nok strøm i batteribanken til elektromotoren (dvs. de resterende 80 % af tiden kan båden sejle alene via strømmen fra

den opladte batteribank, uden forbrændingsgeneratoren kører).

Kan Movia bekræfte, at forholdet mellem emissionsfri og ikke-emissionsfri drift i eksempel 2 vil udgøre en 80/20 løsning (80 % af energiforbruget sker via emissionsfrie brændsler, mens 20 % af energiforbruget sker via ikke-emissionsfrie brændsler)?

Det vil sige, uanset at fremdriften 100 % af tiden sker via elektromotoren, så skal den tid forbrændingsgeneratoren producerer strøm i til batteribanken tælle med i beregningen, som om båden alene blev fremdrevet via det ikke-emissionsfrie brændsel til forbrændingsgeneratoren.

Eksempel 3:

Der tilbydes en løsning, hvor fremdriften sker via en elektromotor i 70 % af tiden, mens fremdriften de resterende 30 % af tiden sker via en CO₂-neutral forbrændingsmotor på båden. Elektromotoren energiforsynes fra en indbygget batteribank, som oplades via tilslutning til forsyningsnettet om natten.

Kan Movia bekræfte, at forholdet mellem emissionsfri og ikke-emissionsfri drift i eksempel 3 vil udgøre en 70/30 løsning (70 % af energiforbruget sker via emissionsfrie brændsler, mens 30 % af energiforbruget sker via ikke-emissionsfrie brændsler)?

Det vil sige, uanset at produktionen af strøm til forsyningsnettet i sagens natur ikke er 100 % emissionsfri, vil Movia opfatte strøm til fremdrift af båden tilvejebragt fra forsyningsnettet som 100 % emissionsfri.

Svar

Movia betragter el fra el-nettet og brint som emissionsfrie brændstoffer. Alle andre brændstoffer betragtes som havende en lokal emission. Dvs. ikke emissionsfrie. Movia betragter el fra el-nettet, som CO₂ neutralt.

Movia betragter kajkanten som grænsefladen, Dvs, Movia ser på fordelingen af brændstof, der indkøbes og benyttes til fremdrift af bådene og ikke hvordan det omsættes i bådene, eller for den sags skyld på tilbudsgivers landanlæg. (Omsætning i en generator placeret på land, betragtes ikke som emissionsfri).

Fordelingen beregnes som fordelingen i energiindhold i brændstofferne. Således skal det antages, at en liter HVO indeholder 9,53 kWh. Se regneeksemplerne i nedenstående tabel

Energi forbrug						
I alt	Andel på el		Andel HVO			
kWh		kWh		kWh	kWh/l	Liter
100.000	50%	50.000	50%	50.000	9,53	5.247
100.000	75%	75.000	25%	25.000	9,53	2.623
100.000	95%	95.000	5%	5.000	9,53	525
100.000	100%	100.000	0%	0	9,53	0

Hvis der lades 75.000 kWh el fra el-nettet og lastes 2.623 liter HVO betragter Movia det som 75% emissionsfri drift også selvom HVO'en benyttes i en generator om bord i båden, da det er kajkanten der er grænsefladen.

Eksempel 1

Movia kan bekræfte, at 0 % af energiforbruget sker via emissionsfrie brændsler, mens 100 % af energiforbruget sker via ikke-emissionsfrie brændsler.

Eksempel 2

Movia kan ikke bekræfte tilbudsgivers antagelse.

Movia betragter løsningen på samme måde som eksempel 1 Dvs.: 0 % af energiforbruget sker via emissionsfrie brændsler, mens 100 % af energiforbruget sker via ikke-emissionsfrie brændsler. Da alt energi tages om bord i båden som HVO / Biodiesel.

Eksempel 3

Movia kan ikke bekræfte tilbudsgivers antagelse.

Tilbudsgiver benytter en tidsfordeling og ikke en fordelingen mellem energiforbruget. Det er ikke i overensstemmelse med den af Movia angivne beregningsmetode.

Spørgsmål, svar og præciseringer tredje dialogrunde

Spørgsmål 36

Tilbudsevalueringen - 1.6.1.2 Kvalitet af drift

Movia bedes præcisere, hvorledes der gradueres mellem byderne for afsnittet 'Tid fra kontraktens ikrafttræden til fuld idriftsætning af bådene' forstået på den måde; hvad giver 10 point og hvad giver nul point inklusive scenarierne herimellem?

Spørgsmål 35

Udbudsbetingelser pkt. 3. Bådmateriel og pkt. 3.4 Kapacitet og indretning

I pkt. 3, 4. afsnit fremgår det, at:

Tilbudsgiver skal desuden søge at opnå sejtilladelse til at medtage mindst 20 stående passagerer.

I pkt. 3.4, fremgår det, at:

Bådene skal desuden være udstyret med plads til mindst 20 stående passagerer såvel indendørs som udendørs.

Movia bedes bekræfte, om ovenstående bestemmelser sammenholdt skal fortolkes således, at tilbudsgiver skal benytte både, der fysisk har plads til 20 stående passagerer både udenfor og indenfor, men at selve tilladelsen til de 20 stående passagerer både udendørs og indendørs blot skal søges opnået?

Spørgsmål 34

Vedrørende de op til 69% forøgelse af sejlplanstid. i hvilket tidsrum tænker Movia det kunne være? I udbudsbetingelserne står der at basisydelsen omfatter sejldes i dagtimerne. Med en udvidelse på 69% vil sejlplanstimer gå fra 15.000 timer til 25.350 timer hvilket kun efterlader lige over 6,5 timer pr dag der ikke er i sejlplan gennemsnitligt pr båd.

Spørgsmål 33

Kontraktbilag C, § 5 Sælgers erklæringer og indeståelser

Movia bedes præcisere, hvorledes sælgeren skal forholde sig til følgende erklæringer:

- At disse (bådene) ikke har været skadede eller grundstødt
 - At der ikke er udført større reparationer på disse (bådene) udover sædvanlige vedligeholdelsesarbejder
- Det antages ikke at være muligt for en sælger at kunne erklære og indestå for disse forhold.

Svar

Spørger bedes uddybe, hvorfor sælger (som ejer af bådene igennem kontraktperioden) ikke er i stand til at afgive sådanne erklæringer.

Offentliggjort 21. marts 2018

Spørgsmål 32

Hverdagen vs. kalenderdage?

Side 37 afsnit 3 Bådmateriel: Jf. sidste sætning i afsnit 7 skal bådene være leveret senest 30 dage inden driftsstart. Side 72 afsnit 6.4 Systemspecifikke krav og vilkår for de enkelte IT-systemer og –udstyr: Jf. side 72 Slutinstallation og test 1. afsnit skal bådene være tilgængelige mindst 30 hverdage inden driftsstart.

Movia bedes bekræfte om bådene skal være klar senest 30 hverdage eller kalenderdage inden driftsstart?

Svar

Movia kan bekræfte, at bådene skal være klar 30 kalenderdage inden driftsstart.

Spørgsmål 31

5.3.2 Emissioner.

Movia bedes præcisere, hvad konsekvensen for den vindende byder i kontraktperioden er, hvis man ikke lever op til kravet at den samlede flåde, inklusiv reservebåd, som minimum 55% af bådens årlige energiforbrug skal komme fra emissionsfrie brændsler (el, brint eller tilsvarende).

Svar

Movia vil tage dette op til drøftelse på 3. dialogmøde i april 2018

Spørgsmål 30

Udbudsbetingelser pkt. 5.3.2 Emissioner

Movia bedes bekræfte, om 100 % BTL vil være at betragte som et certificeret CO2 neutralt brændstof på linje med Biodiesel, HVO og biogas?

Svar

Det gælder for alle biobrændstoffer, og dermed også for 100% BTL, at brændstoffet betragtes som CO2-neutralt, hvis det er et 2. generation biobrændstoffer. Ved 2. generation biobrændstoffer forstår Movia, at brændstoffet alene er produceret på basis af affald og restprodukter.

Spørgsmål 29

Kontrakt § 20, stk. 3. Movia bedes bekræfte, at der med "indregistreringstidspunktet" i virkeligheden menes søsætningstidspunktet, da det tilsvarende er søsætningstidspunktet, der er benyttet i de øvrige dele af udbudsmaterialet?

Svar

Movia kan bekræfte, at der med "indregistreringstidspunkt" menes søsætningstidspunkt.

Spørgsmål 28

Movia bedes bekræfte, om 100 % GTL vil være at betragte som et certificeret CO2 neutralt brændstof på linje med Biodiesel, HVO og biogas?

Svar

GTL tæller ikke som et CO2-neutralt brændstof.

GTL produceres på basis af naturgas med et vugge til grav CO2-bidrag på 94,3 g CO2/MJ. GTL er ikke omfattet af Energinets bionaturgascertifikatordning. I modsætning til naturgas, som f.eks. anvendes på linje 5C, er det derfor ikke muligt at tilkøbe bionaturgascertifikater ved anvendelse af produktet.

Spørgsmål 27

Udbudsbetingelser pkt. 4. Bådoverdragelse ved kontraktudløb. I pkt. 4, 2. afsnit har Movia angivet, at: Slutværdien skal udgøre mindst 25 % af bådenes værdi på idriftsættelsestidspunktet, jf. opgørelsen af værdier gengivet i pkt. 3.19 ovenfor. Afsnittet formodes indsat for at sikre, at operatøren løbende afskriver materiellet, således at materiellet ikke har en urimelig høj slutværdi, som en operatør ved et genudbud risikerer at skulle hæfte for. Kan Movia derfor bekræfte, at der skulle have stået, at slutværdien skal udgøre maksimalt 25 %?

Svar

Angivelsen i udbudsmaterialet er korrekt. Slutværdien skal udgøre mindst 25 % af bådenes værdi på idriftsættelsestidspunktet. Movia vil sikre, at bådene ikke afskrives fuldt ud over kontraktperioden.

Offentliggjort 14. marts 2018

Spørgsmål 26

En løsning kan basere sig på, at eksisterende anløbspontoner skal bygges om for at kunne anløbe dem. Dette besværliggøre drift fra 1.januar 2020 frem til anløbspontoner er bygget om, medmindre ombygning kan startes før 1. januar 2020. I takt med at anløbspontonerne står færdige vil de kunne anløbes og driften dermed løbende udvides hen imod fuld drift. Skal kravet omkring fuld i driftssætning 31. marts 2020 ligeledes finde anvendelse her, for at sikre at tilbuddet er konditionsmæssigt inden for rammerne?

Svar

For at tilbuddet er konditionsmæssigt, skal de 4 driftsbåde være leveret og sat i fuld drift senest med udgangen af marts 2020.

I tilfælde af, at ombygning af pontoner er nødvendigt, ønsker Movia i kontrakten tilsvarende at indarbejde krav om, at ombygning af pontonerne skal være tilendebragt hurtigst muligt og inden 31. marts 2020, idet der dog vil være muligt at opnå fristforlængelse som følge af forsinkelser, der skyldes vejrlig eller andre udefra kommende forhold udenfor operatørens kontrol. Der vil blive stillet krav om, at betjeningen af stoppestederne (eventuelt let forskudt) kan opretholdes under ombygningen (herunder eksempelvis ved anvendelse af midlertidige pontoner). Tilbudsgivers eventuelle forslag til ændring af anlægsfaciliteter som funktion af det tilbudte bådmateriel skal vedlægges tilbuddet. Forslaget skal som minimum beskrive ændringernes omfang og indhold, tidsplanen for ombygningen og hvordan tilbudsgiver vil opretholde driften under ombygningen. Movia ønsker på 3. dialogmøde at drøfte forholdene omkring ombygning af pontoner med de tilbudsgivere, for hvem ombygning af pontoner måtte være relevant.

Offentliggjort 11. marts 2018

Spørgsmål 25

De opdaterede udbudsbetingelser er blevet tilføjet et krav omkring Klassifikationsselskab og vedligeholdelsessystem. Dette ser vi, vil medføre store unødige omkostninger både i investeringen og de løbende omkostninger. Hvilken interesse er der forbundet ved at pålægge det krav?

- A. Bådene konstrueres til regler fra kendt classeselskab (lig det krav som Søfartsstyrelsen normalt kan stille).
- B. Bådene konstrueres og bygges til regler fra kendt classeselskab, og der foretages syn af klassen under bygning. Der medfølger certifikat ved aflevering. Bådene afmeldes klasse efter aflevering.
- C. Bådene konstrueres og bygges til regler fra kendt classeselskab, og der foretages syn af klassen under bygning. Der medfølger certifikat ved aflevering. Bådene fastholdes i klasse med vedligeholdelsessystem efter aflevering.

Hvilken model, A., B. eller C., er tiltænkt for at sikre økonomisk mest fordelagtig løsning for MOVIA?

Svar

Movia ønsker sikre, velvedligeholdte både, gennem hele kontraksperioden. Desuden ønskes der ved kontraktudløb dokumentation for, at bådene er løbende vedligeholdt gennem kontraksperioden. Derfor blev kravet om klasegodkendt vedligeholdssystem indført ved opdatering af udbudsmaterialet. Movia har ingen interesse i at stille krav, der medfører store unødige omkostninger, hverken i investeringen eller de løbende omkostninger, som nævnt i spørgsmålet.

Movia ønsker derfor emnet drøftet ved 3. dialogmøde, hvor tilbudsgivere vil blive bedt om et estimat for omkostningerne samt, hvilke alternative løsninger tilbudsgiver ser.

Spørgsmål 24

De opdaterede udbudsbetingelser indeholder nu 5 både, hvilket kan medføre pres på leverancen. Skal afsnittet omkring bådmateriel forstås således, at kravet til leverance af den 5. båd er i forbindelse med kravet om fuld i driftssætning 31. marts 2020, senere eller forventes d. 5. båd at være fuldt idriftsat d. 1. januar 2020?

Svar

Kravet om fuld idriftsættelse af det tilbudte materiel den 31. marts 2020 gælder de 4 driftsbåde.

Den 5. båd er en reservebåd. Den 5. båd kan sættes i drift senere end den 31. marts 2020, men dog så tidligt, at den kan opfylde funktionen som reservebåd, når behovet forventes at opstå.

Tidspunkt for idriftsættelse af den 5. båd, kan drøftes på 3. dialogmøde og tidspunktet vil blive præciseret i det endelige udbudsmateriale.

Offentliggjort 7. marts 2018

Spørgsmål 23

I forbindelse med det lejemål der er tilbudt af By & Havn fremgår der intet omkring arealet op til og langs bolværket/kajkanten. Er det muligt at kunne udnytte dele af det areal til eks. strøm skabe, vand anlæg mv. samt opsætning af hegn/låger for at sikre bådene mod uvedkommende adgang? I dag er det jo "blot" et blotlagt stykke areal.

Svar:

I kontraktudkast for lejeaftale med By & Havn om kajanlæg, der findes på udbudshjemmesiden, er "Grundens Anvendelse" beskrevet i afsnit 2. Heraf fremgår bl.a., hvornår udlejers samtykke til etablering af faciliteter skal indhentes. Movia opfordrer derfor tilbudsgiver til at kontakte By & Havn direkte, for afklaring af konkrete ideer og planer.

Kontaktperson i By & Havn er
Pia Hansen
Tlf. 3376 9940

Offentliggjort 6. marts 2018

Opdateret udbudsbetingelser er lagt op på udbudshjemmesiden.

Opdateret tidsplan (dateret 2018-02-28) er lagt op på udbudshjemmesiden.

Spørgsmål, svar og præciseringer anden dialogrunde

Spørgsmål svar offentliggjort den 7. februar 2018

Spørgsmål 22:

Vedr. Rejsekortudstyr:

- a) Hvordan sker synkronisering med bådene?
- b) Hvor ofte synkroniseres?

Svar:

- a) Via det etablerede WLAN ved Bådterminalen.
- b) Når båden er ved terminal (WLAN), og der logges af rejsekortsystemet

Spørgsmål 21:

Vedr. Beredskabsradio:

Hvad bruges beredskabsradioerne til?

Svar:

Radioen benyttes til opkald mellem Movia Drift og operatører, og kan benyttes som alm. telefon via beredskabet i situationer, hvor GSM nettet evt. skulle være nede (Terror m.m.)

Spørgsmål 20:

Vedr. Realidssystem:

- a) Bekræft venligst, at systemet kører på 4G netværket?
- b) Hvor sikker er man på / hvor god er 4G dækningen i havnen?
- c) Hvordan håndteres evt. udfald af dækning / netadgang?

Svar:

- a) Systemet er som sådan ikke bundet til 4G netværket. Det Movia kræver er, at der kan sendes UDP positionspakker til Movias RPS IP Endpoint med lille forsinkelse i transmissionsvejen. 4G benyttes i stor udstrækning.
- b) Movia har ikke lavet konkrete undersøgelser af mobildækning i havnen. Dækningen afhænger også af hvilken teleoperatør der benyttes.
- c) I RPS vil fartøjsposition ikke blive opdateret i perioder med udfald af netadgangen. Kortere udfald (nogle minutter) vil ikke give større problemer, men ved længerevarende udfald vil der f.eks. kunne blive problemer med skiltning, pålogging af ny tur og annoncering af stop.

Spørgsmål 19:

Vedr. Infotainment / stoppestedsannoncering/linefrise:

- a) Hvilket system er standarden i udgangspunktet bygget ud fra?
- b) Hvem var leverandøren af systemet, som DOT tog udgangspunkt i?
- c) Hvad findes der af leverandører på det danske marked i dag?

Svar:

- a) og b) Infotainment er bygget over en webservice (https/json), hvor Movia stiller data til rådighed, og en specifikation af det grafiske design. Grafisk er det inspireret af det design, der anvendes på stationære skærme.
- c) De 3 største leverandører er (alfabetisk rækkefølge): AdiBus, MultiQ, Skantech. Busoperatørerne benytter typisk en integreret løsning, som ud over infotainment indeholder realtid (dv.s. opfylder Movias krav til at der logges på en tur og leveres positioner hvert sekund), skiltestyring, stoppestedsannoncering, CCTV, overvågning af teknik (drivlinje, A/C, indeklima.), VoIP, m.v

Spørgsmål 18:

Vedr. Indmelding af afvigelser / ændringer fra bådfører og driftsledere:

- a) Kan / skal bådfører og driftsleder indmelde over webservice?
- b) Hvor findes nødvendige API'er?

Svar:

- a) Indmeldingen foretages gennem en webklient (CMT), som Movia stiller til rådighed. Klienten giver overblik over fartøjernes position, tilknytning til linje/tur, og giver mulighed for forskellige driftsmæssige dispositioner.
- b) Der er indledt, men ikke afsluttet, forhandlinger med øvrige busoperatører om at stille en grænseflade (API) til rådighed, således at ændringer og forsinkelser (når de kan erkendes inden

planlagt afgang fra første stop) kan overføres elektronisk/automatisk fra operatørens driftsledelsessystem.

Spørgsmål 17:

Er det muligt at få de planlagte sejlplaner for 2018. Da vi kan forstå at der lige nu køres med 20 minutters drift, men at det henover året ændrer sig til 15 minutters drift.

Er det Movias forventning - alt andet lige, at det er denne drift der kan forventes fremover eller er der allerede nu planer om ændring i sejlmønstre, intervaller som kan have direkte betydning for udbuddet.

Svar:

Der sejles i dag med 40 minutters drift. Den aktuelle sejlplan kan findes som linjerne 991, 992 og 993 på hjemmesiden: www.dinoffentligetransport.dk/KoereplanerPdf/991-0991-101217.pdf

Oprindelig var der 30 minutters drift på havnebusserne og det har Københavns Kommune ønsket genetableret, når driften på den kommende kontrakt træder i kraft, den 1. januar 2020. Den ønskede drift fremgår af oploadede køreplaneksempler på udbudshjemmesiden.

Præcisering 5. februar 2018

Der er fortsat åbent for spørgsmål, stillet via udbudshjemmesiden. Opmærksomheden skal særlig henledes på:

Spørgsmål, der stilles senere end 14 dage før fristen for afgivelse af revideret dialogoplæg, vil alene blive besvaret i det omfang, besvarelsen kan afgives senest seks dage før fristen. Spørgsmål, der stilles senere end seks dage før fristen for afgivelse af revideret dialogoplæg, kan ikke forventes besvares. Der henvises til udbudsbetingelserne punkt 1.3.2 Spørgsmål om udbuddet.

Spørgsmål svar offentliggjort den 29. januar 2018

Spørgsmål 16:

Er det muligt at oplade 2. dialogoplæg præsentationen med en video eller skal vi tilføje et link til præsentationen i PDF format?

Svar:

Der er ingen begrænsning i filtyper.
Maksimal størrelser er 100MB per fil.

Det oploadede format skal være almindelig kendt og skal kunne åbnes/læses med almindeligt forekommende programmer.

Spørgsmål 15

Movia bedes verificere højde fra vandlinje til fortov af stoppesteder. Er højden 1,25 eller 1,30 meter eller?

Svar:

Københavns Kommune, der ejer pontonerne og oplyser følgende:

"Københavns Kommune har foreløbig fået målt den omtrentlige højde af dækket i forhold til vandoverfladen for følgende 3 stoppesteder.

1. Bryggebroen: H= 138 cm (ligger muligvis for lavt pga. mulig vandindtrængning)
2. Den Sorte Diamant / Det Kongelige Bibliotek: H= 153 cm
3. Knippelsbro: H= 151 cm

Pontonerne hælder alle med ca. 1 %.

Umiddelbart skønnes usikkerheden til at være ca. +/- 5 cm for ovenstående mål, som er vejledende og som skal verificeres af pågældende, der måtte benytte målene."

Præciseringer offentliggjort 23. januar 2018

Revideret udkast til udbudsbetingelser er offentliggjort på udbudssiden.

Udbudsbetingelserne er lagt som word dokument med markering af ændringer i forhold til udbudsbetingelser offentliggjort oktober 2017.

Præciseringer offentliggjort 22. januar 2018.

Justeret Kontraktudkast for lejeaftale med By og Havn om kaj anlæg er oploadet til udbudshjemmesiden
Bilag til kontraktudkast (tegning over arealet) er oploadet til udbudshjemmesiden

Justeret Kontraktudkast for besejlingsaftale med By og Havn er oploadet til udbudshjemmesiden

Standardreglement for danske erhvervshavne er oploadet til udbudshjemmesiden

Havnereglement for Københavns Havn er oploadet til udbudshjemmesiden

Spørgsmål og svar offentliggjort 22. januar 2018.**Spørgsmål 14 (Uddybning af tidligere fremsendt spørgsmål 11):**

Overenskomst for Skibsfører på Havnebusserne i Københavns Havn er oploadet på udbudshjemmesiden.
Overenskomsten er oploadet som modtaget fra nuværende operatør.
Nuværende operatør oplyser, at øvrige personalegrupper ikke er ansat på overenskomst, men på individuelle kontrakter.

Spørgsmål og svar offentliggjort 17. januar 2018.

Spørgsmål 13 (Uddybning af tidligere fremsendt spørgsmål 7):

Vi vil vide om det er muligt at få oplysninger om dagens afgiftsgrundlag for diesel/brændstof forbrugt i havnebusserne?

Svar:

Tilbudsgiver er selv ansvarlig for at kontakte el-leverandør og for at aftale el-pris og leveringsforudsætninger.

Med hensyn til gældende afgifter, kan henvises til:

Med virkning fra 1. februar 2017, blev afgiften for strøm fra land til skibe nedsat. Der kan læses mere på Skattevæsnets hjemmeside: www.skat.dk/skat.aspx?oid=2061608 og i bekendtgørelse nr. 93 af 27. januar 2017x.

17. november 2016 blev der indgået en politisk aftale om gradvist at afskaffe PSO-afgiften fra 2017-2022. (PSO = Public Service Obligations). PSO-systemet vil være fuldt afviklet 1. januar 2022. Aftalen om PSO-udfasinge omgår af Energi-, forsynings- og Klimaministeriets hjemmeside: www.efkm.dk/media/8033/aftale-afskaffelse-psy.pdf

Et eksempel på fordeling af omkostninger til el er angivet her:

www.se.dk/se-energi-og-klima/erhverv/kundeservice/kundeservice/forstaa-din-elregning

Aftalen om PSO er opgjort som en omkostning, der overflyttes til finansloven. Der er ikke angivet en udfasningstakt i øre/kWh. Dansk Fjernvarme har lavet en beregning af, hvad det vil betyde i øre/kWh pr år frem til 2022.

<http://www.danskfjernvarme.dk/vi-mener/hoeringssvar/161124udfasning-af-psy-opkraevning>

Spørgsmål 12 (Uddybning af tidligere fremsendt spørgsmål 11):

Hvilken overenskomst er de overdragende medarbejde på?

Nuværende operatør har fremsendt opdateret persoaleoversigt tilpasset overenskomstens anciennitetstrin. Oversigten findes i udbudsmaterialet under Bilag til Kontraksbestemmelser bilag h. Personaleoplysninger.

Nuværende operatør har oplyst, at skibsførere er ansat på overenskomsten:

Skibsførere på havnebusser

Overenskomst 2017-2020

Indgået mellem DI Overenskomst II/DI og Søfartens Ledere

Gældende for skibsførere beskæftiget på havnebusser i Movia-området

Der henvises til organisationerne:

DI-Dansk Industri

H.C.Anersens Bouelvard 18

1787 København V

Tlf.: 3377 3377

www.di.dk

Søfartens Ledere
Havnegade 55
1058 København K
Tlf.: 3345 5565

Spørgsmål og svar til første dialogrunde

Spørgsmål og svar offentliggjort 15. december 2017.

Spørgsmål 11:

Hvilken overenskomst er de overdragende medarbejde på?

Svar: Vil blive besvaret senere, i det omfang det er muligt.

Spørgsmål 10:

Vi vil gerne have en oversigt over regler og love, der gælder ved virksomhedsoverdragelse, herunder løn- og arbejdsvilkår for de ansatte. I den forbindelse vi vil også gerne have oversigt over stillingsprocenter og løn.

Svar: Der henvises til udbudsmaterialet: Udbudsbetingelser side 99 og frem, samt til Bilag til kontraktsbestemmelser bilag h Personaleoplysninger, hvoraf antal, jobfunktion og anciennitet fremgår.

Spørgsmål og svar offentliggjort 14. december 2017.

Spørgsmål 9:

Spørgsmål 9:

Vi vil gerne høre om det er muligt at få tilsendt detaljerede tegninger/kort over stoppesteder i DWG-format eller eventuelt i pdf-format?

Svar:

Tegninger er lagt på udbudssiden i PDF format.

Tegningerne kan downloades fra udbudssiden under menupunkt Udbudsmateriale, Andet, punkt e-j.

Spørgsmål og svar offentliggjort 11. december 2017.

Spørgsmål 8:

Hvor mange kW er der adgang til på endestationerne?

Svar:

Ud over almindelig belysning på pontonerne, er der ikke etableret strømforsyning på stoppestederne. Nødvendig strømforsyning kan etableres.

El-net operatøren Radius kan ikke oplyse tilslutningspris, før der foreligger et egentlig projekt, der kan

lægges til grund for et fast tilbud. Radius oplyser dog, at et rimelig estimat er dkk 1.000 per ampere installeret.

Spørgsmål 7:

Vi vil vide om det er muligt at få oplysninger om dagens afgiftsgrundlag for diesel/brændstof forbrugt i havnebusserne?

Svar:

Der skal for havnebusser ikke svares energiafgifter på diesel og HVO.
Afgift for el til havnebusser er 0,4 øre/kWh.

Spørgsmål 6:

Vi vil gerne vide hvor havnebusserne tanker brændstof? Er det nogle begrænsninger på hvor dette kan finde sted?

Svar:

Benyttes den i spørgsmål 7 nævnte lejeaftale, er der ikke noget i lejeaftalen der forhindrer etablering af eget tankanlæg på grunden. Der er ikke søgt myndighedsgodkendelse til et sådant tankanlæg på grunden. Lejeaftalen siger derfor ikke noget om, hvorvidt en sådan myndighedsgodkendelse kan opnås.

Spørgsmål 5:

Hvor parkerer havnebusserne (hvor er liggekaj / garage) når de ikke er i drift, og hvilke omkostninger vil tilfalde her?

Svar:

Byder kan benytte den betingede lejeaftale indgået med By & Havn. Lejekontrakten omfatter et grundareal på 500 m², beliggende Refshalevej 350, del af matr.nr. 432 Christianshavn Kvarter. Lejeaftalen kan downloades fra udbudssiden under menupunkt Udbudsmateriale, Oplysninger til brug for tilbudsgiver, punkt c.

Eller byder kan selv etablere aftale om leje af kajplads hos anden udbydere i havnen.

Spørgsmål 4:

Hvad er minimum dybdeforhold i ruteområdet?

Svar:

Der henviser til "Den Danske Havnelods" www.danskehavnelods.dk/#HID=716 og til dansk søkort nr. 134 Københavns Havn.

Søkortet kan købes hos følgende

forhandlere: www.kobsokort.dk/Navigering/Emnemenu/Forhandlerliste.aspx

Alternativt kan der tages kontakt til Copenhagen Malmö Port. Yderligere information finde på www.cmp.dk

Spørgsmål 3:

Vi vil gerne høre om det er muligt at få oplysninger om alle havneomkostninger (f.eks. vand, strøm-, anløbsomkostninger m.m.)?

Svar:

Der henvises til forsyningselskabet HOFOR www.hofor.dk, der kan oplyse om pris på vand, vandafledning (spildevand), fjernvarme og gas.

El-pris kan findes på www.elpris.dk

Anløbsomkostninger fremgår af den betingede besejlingsaftale. Besejlingsaftalen kan downloades fra udbudssiden under menupunkt Udbudsmateriale, Oplysninger til brug for tilbudsgiver, punkt d.

Spørgsmål 2:

Hvem betaler for vedligeholdelse af kaj anlæg? Hvem drifter kaj anlæg?

Svar:

Københavns Kommune vedligeholder og drifter stoppesteder.

Øvrige kaj anlæg vedligeholdes og drives af ejeren af kajen.

Spørgsmål 1:

Afklaring til udbudsbetingelserne pkt. 1.5. Movia bedes bekræfte, at Movia tidligst kan begrænse antallet af tilbudsgivere i dialogfasen ved anvendelse af evalueringskriteriet og underkriterierne fastsat i punkt 1.6, når tilbudsgiverne har afgivet et revideret dialogoplæg.

Svar:

Movia kan bekræfte, at antallet af tilbudsgivere tidligst kan begrænses efter modtagelse af oplæg til anden tilbudsrunde.

Spørgsmål & Svar – PrækvalSpørgsmål 2

Spørgsmål: Vil det være i orden at anvende en fuldmagt, hvor vores CEO bekræfter at XX har fuldmagt til at ansøge om prækvalifikation samt indlevere tilbud?

Svar: Der stilles ikke i udbudsmaterialet krav om, at ansøgere eller tilbudsgivere skal dokumentere, at den medarbejder, der indsender prækvalifikationsansøgningen eller tilbuddet, har fuldmagt dertil.

Spørgsmål 1

Spørgsmål: Vil det være i orden at bankgarantien og forsikringsbevis som skal indsendes efter anmodning fra Movia er formuleret på engelsk?

Svar: Ja, disse dokumenter må indsendes på engelsk.