

Spørgsmål og Svar

15. januar 2013

Præcisering af udbudsbetingelserne

6.4.4 Billetteringsystem - rejsekort, side 93 Anden fase: Slutinstallation og test

Teksten:

Movia monterer i denne proces de aktive komponenter' i den klargjorte bus. Disse komponenter forbliver Movias ejendom. Installationen skal finde sted på et garageanlæg, der er udstyret med rejsekort WLAN.

Ændres til:

Movia monterer i denne proces de aktive komponenter' i den klargjorte bus. Disse komponenter forbliver Movias ejendom. Installationen skal finde sted på et af operatørens garageanlæg, der er udstyret med rejsekort WLAN.

10. december 2012

Minibusser

På baggrund af forhandlingsrunderne har Movia endnu engang vurderet kravene til minibussen. Movia har modtaget tilbud på flere busmærker, som kan opfylde de stillede krav. Vi har ligeledes talt med forskellige busleverandører, der arbejder positivt på at opfylde Movias krav. På den baggrund og på grund af minibussens bedre brændstoføkonomi fastholder vi kravet om kørsel med minibusser. Vi fastholder ligeledes kravet til antal af siddepladser på grund af antallet af skolebørn, der skal transportes samtidigt.

Der ændres således ikke på de stillede krav.

3. december 2012

Movia ændrer ikke kravet på R-buslinjerne. Der kan således ikke køres med højgulvsbus på linjerne.

30. november 2012

Ændringer til udbudsmaterialet

På forhandlingsmøderne har vi talt om ændring til kravene for minibusserne samt om, der evt. skal åbnes op for, at der kan køres med handicapegnede højgulvsbusser på R-linjerne. Movia har desværre endnu ingen afklaring af disse emner - afklaring vil fremgå af Spørgsmål/svar snarest muligt.

Enhed 1-7

For enhederne 1-7 fjernes kravet i afsnit 6.4.3 om at møntbordet skal være indrettet, så mønterne slås ud i en møntskål. Der er således ikke krav om en møntskål.

Enhed 3

På enhed 3 stiller vi krav om en 13,7 m bus. Dette krav justeres således, at der kan bydes med en kortere bus, der stadig opfylder øvrige krav i udbudsbetingelserne.

Enhed 3 og 4

Optionen der skal afgives på ekstra komfort på R-busserne skal gælde samtlige busser i enheden. Såfremt der afgives kombinationstilbud, hvori der indgår enheder ud over enhed 3 og 4, skal optionsprisen kun gælde antallet af busser fra enhed 3 og 4.

Såfremt Movia vælger at tilkøbe ekstra komfort skal der tages højde for, at R-linjerne i tilfælde af servicenedbrud altid køres af en bus med ekstra komfort.

Enhed 1, 5 og 6

Der er en forventning om, at priserne på en minibus er forskellig fra prisen på en 10 m / 12 m bus samt at der er forskel på den køreplanteafhængige omkostning.

Movias afregningssystem kan kun afregne en køreplantepris pr. linje. Da der på de enkelte linjer køres med både små og store busser, er det ikke muligt, at afregne en differentieret timepris.

Den mulighed er der for de busafhængige omkostninger. På skema 3 bedes I derfor angive de busafhængige omkostninger for henholdsvis en minibus og en 10/12 m bus for den enkelte enhed. De busafhængige omkostninger vil blive afregnet efter priserne i skema 3. Den samlede pris for de busafhængige omkostninger, der angives på tilbudsblanketten, skal svare overens med sammenlægningen af de busafhængige omkostninger på skema 3.

Enhed 5

Enhed 5 udvides med 1 bus og ca 2.000 timer. I bedes derfor afgive justerede tilbud på 7 busser samt 8.725 timer.

På enhed 5 ændres kravet til materiel også. Der skal bydes med 5 stk 10 m busser og 2 stk. minibusser.

Der kan downloades nye vognplaner, afregningsark, et afsnit 1.1.5 samt en ny oversigt over enheder under menupunktet Udbudsmateriale.

Enhed 8

Tidligere kvalitetsmålinger for de udbudte enheder er blevet efterspurgt. Vi har ingen målinger på enhederne 1-7, men for så vidt angår enhed 8 er servicegraden for 2011 på 99,98 og kvalitetsmålepunkter og -indekset er:

Udvendig rengøring og vedligeholdelse: 85,2

Indvendig rengøring: 85,7

Indvendig vedligeholdelse: 85,5

Temperatur: 82,4
Ventilation: 81,5
Begrænsning af støj: 79,7
Overholdelse af køreplan: 85,6
Overholdelse af afgangstid: 86,3
Chaufførens kørsel: 86,9
Chaufførens service og fremtræden: 88,1
Kvalitetsindeks: 844,12

Vær opmærksom på, at der i A10 er opsat andre målepunkter.

Tilføjelse til afsnit 7

7.1.1 Operatørens kunderettede information og markedsføring

I lyset af at stadig mere kunderettet information og markedsføring sker i et samarbejde mellem parterne bag levering af bus- og lokalbanetransport (Movia, operatører, kommuner og regioner), har parterne i fællesskab udviklet og vedtaget en fælles kommunikationsplatform. Kommunikationsplatformen er udmøntet i en designguide for bus og lokaltog og beskriver brugen af den visuelle identitet, herunder brand essens, grafiske elementer, farver, typografi og co-branding. Parterne har besluttet, at designguiden bruges i al kunderelateret kommunikation, dvs. såvel information som markedsføring.

Designguiden og de tilhørende grafiske elementer kan fås ved henvendelse hos Movia Marketing. Det er planen, at designguiden også vil blive tilgængelig elektronisk.

Ændring til afsnit 9.4

Teksten

Ved udgangen af den 4. og evt. 6. og 8. måleperiode opgøres pr. udbudsenhed det gennemsnitlige resultat for henholdsvis kundetilfredshed (kvalitetsindeks), grad af udført kørsel, samt værdien af økonomiske sanktioner i forbindelse med fejl i kvaliteten for de 4 forudgående måleperioder.

Ændres til

Ved udgangen af den 4. og evt. 6. og 8. måleperiode opgøres pr. udbudsenhed det gennemsnitlige resultat for henholdsvis kundetilfredshed (kvalitetsindeks), grad af udført kørsel, samt værdien af økonomiske sanktioner i forbindelse med fejl i kvaliteten for de forudgående måleperioder.

5. november 2012

Spørgsmål til udbudsmaterialet

Spørgsmål 35

Vil Movia fastholde at blot 8 hændelser / registrerede fejl på et kalender år kan anses som en tendens ??

Svar på spørgsmål 35

Ja - vi taler inden for én kategori.

Spørgsmål 34

Vil incitamentsaftaler kunne indgå i de kommende forhandlinger?

Svar på spørgsmål 34

Da incitamentsaftaler ikke er en del af udbuddet og derved ikke en del af tildelingen, vil det ikke være et emne under forhandlingerne. Efter kontraktindgåelse er Movia er dog åben for dialog om en eventuel incitamentsaftale.

Spørgsmål 33

Vil Movia til enhed 1 acceptere en minibus med 15 fremadvendte sædepladser og 2 klapstole, desuden en totalkapacitet på 28 personer.

& amp; amp; amp; amp; amp; amp; amp; lt; span style="font-size: x-small;">

Svar på spørgsmål 33

Som udgangspunkt nej. Men gerne som et alternativt tilbud, der kan tages op under forhandlingerne.

Spørgsmål 32

Det fremgår ikke helt klart hvor mange personer der er til overtagelse i enhed 2, 3 og 4

Vedrørende det overtagne personale i enhed 2 og 3:

A) Under administrativt personale - er der tale om den samme person med 20 års erfaring.

B) Under vaskefolk - er der tale om den samme person med 2 års erfaring.

C) Under Mekaniker - er der tale om den samme person med 3 års erfaring.

Vedrørende det overtagne personale i enhed 3 og 4:

D) Under Mekaniker - er der tale om den samme person med 4 års erfaring.

Svar på spørgsmål 32

Der er ikke tale om den samme person. Der kan blive overdraget personale som angivet.

Spørgsmål 31

På side 42 står: "Prisen for klimaanlæg skal indgå i tilbudsprisen".

Vi går ikke ud fra, at der skal afgives tilbud med klimaanlæg, men at der kan afgives sådanne tilbud?

Svar på spørgsmål 31

Ja, klimaanlæg er blot et ønske og prisen for klimaanlægget skal indgå i tilbudsprisen, såfremt operatøren ønsker at byde med det.

Spørgsmål 30

Spørgsmål til kontraktens § 19 stk. 3 side 167/168

Hvad er årsagen til at Movia i hele kontraktens løbetid tager udgangspunkt i antallet af busser der er i udbudsenheden på udbudstidspunktet og der ikke reguleres i forhold til sanktionssystemet, såfremt busantallet i udbudsenheden ændres i kontraktperioden?

Er Movia bevist om den u hensigtsmæssighed der opstår herved, såfremt det fastholdes at det er busantallet på udbudstidspunktet der ligger til grund ved registrering af fejl, der udløser sanktioner?

Et eksempel herpå er 2 forskellige udbudsenheder med henholdsvis 15 og 16 busser, busantallet ændres i den ene enhed fra 15 til 16 busser og omvendt nedjusteres antallet i den anden udbudsenhed fra 16 til 15 busser, der sker dog jf. den angivne bestemmelse ikke en ændring af antallet af registrerede fejl der udløser bod for de to udbudsenheder, og udbudsenheden der nu indeholder 16 busser grundet ændringen, vil fortsat sanktioneres efter reglerne for udbudsenheder med 1 – 15 busser og udbudsenheden der nu tæller 15 busser i stedet for 16 busser, vil have en væsentlig fordel, fordi denne sanktioneres efter udbudsenheder med et busantal på mellem 16 – 30 busser – finder Movia det således ikke mere hensigtsmæssigt, at man en gang årligt regulerer i forhold til det faktiske busantal som er i udbudsenheden og anvender sanktioneringsmekanismen der hører til det faktiske busantal?

Svar på spørgsmål 30

Movia vægter et simpelt og gennemskueligt system højt. Movia vurderer, at det tilfælde, som beskrives i spørgsmålet vil opstå så sjældent, at det ikke berettiger, at Movia bruger de administrative ressourcer, der skal til årligt at regulere systemet med det aktuelle busantal for hver enkelt enhed, der er indgået kontrakt om.

Hvis problemet skulle opstå, er Movia villig til at indgå i dialog om en løsning af den aktuelle sag.

Spørgsmål 29

Spørgsmål til kontraktens § 19 stk. 8 side 170.

Er det korrekt at rengøringsprogram 4, er undtaget for modregning jf. kontraktens § 19 stk. 8?

Svar på spørgsmål 29

I § 19 stk. 8 tilføjes følgende: 1.000 kr. pr. konstateret tilfælde for manglende opfyldelse af rengøringsprogram 4.

Spørgsmål 28

Spørgsmål til 8 Chaufførfaciliteter, side 110.

Under afsnit 8.1.1 fremgår det der er et lokale på Sorø Busterminal, Rådhusvej 10, 4180 Sorø. Vi har ikke tidligere haft kendskab til dette lokale.

Vil Movia bekræfte lokalets eksistens?

Svar på spørgsmål 28

Movia bekræfter lokalets eksistens.

Spørgsmål 27

Spørgsmål til 14.2.1 Ændret tidsforbrug til ophold, side 138.

Under punkt 1.5 Køreplantimer og ophold side 29 fremgår at "Ved tillægstiden forstås en størrelse, som beskriver det enkelte vognløbs effektivitet." og under punkt 14.2.1 fremgår at " For mellemliggende ophold op til 15 minutter medregnes hele opholdet som tillægstid. For mellemliggende ophold over 15 minutter medregnes 15 minutter som tillægstid." I udbudsenhed 1 findes der dagligt i hhv. Asnæs og Fårevejle en række ophold på over 15 minutter. På disse steder findes der i dag ikke pausefaciliteter og opholdene vil derfor iht. overenskomsten ikke kunne anvendes til pauser.

- Er Movia enige i at operatøren bør overholdende gældende overenskomst i forhold til afholdelse af pauser?
- Planlægger Movia at etablere pauselokaler på hhv. Asnæs og Fårevejle station, så operatørerne kan anvende disse ophold til pauser iht. overenskomsten?
- Hvis nej, påregner Movia at kompensere operatøren såfremt der sker øget frekvens og længde af opholdene ud over 15 min. på endestationer uden chaufførfaciliteter?

Svar på spørgsmål 27

- Ja Movia er enig i, at operatøren skal overholde gældende overenskomst i forhold til afholdelse af pauser.
- Nej Movia planlægger ikke, at etablere pauselokaler på hhv. Asnæs og Fårevejle station. Som beskrevet i udbudsbetingelserne skal operatøren selv anskaffe personalefaciliteter der, hvor Movia ikke har anskaffet personalefaciliteter.
- Nej!

Spørgsmål 26

Spørgsmål til 19.4 Køreplansskift, side 152.

Af ovenstående fremgår det at der kan være op til 5 årlige køreplansskift, samt at "afholder Movia de meromkostninger, som udarbejdelse af nye vagtplaner medfører for operatøren, med 1.000 kr. pr. vognløb for den pågældende køreplan"

- Er det Movia's opfattelse at omkostningen for et køreplansskift er 1.000 kr. pr. vognløb?
- Hvordan skal et køreplansskift opfattes hvis man byder på en kombination af udbudsenheder? Er det totale køreplansskift indenfor kontrakten eller er det pr. udbudsenhed?
- Såfremt operatøren byder med en kombination og i den forbindelse blander vagterne for at opnå mere effektiv drift, vil Movia så dække alle de vognløb, hvor chaufførvagterne påvirkes af ekstra køreplansskift eller er det en risiko man bør indregne i prisen?

Svar på spørgsmål 26

- Det er Movias bud på gennemsnitsomkostning.
- Det er pr. udbudsenhed.
- Nej Movia dækker pr. enhed, så operatøren skal indregne den risiko i deres kombinationstilbud.

Spørgsmål 25

Spørgsmål til 19.1 Ændringer i antal køreplantimer, side 150.

Hvordan forholder Movia sig hvis de forsinkede vognløb påvirker planerne for anden kørsel, hvis planer ikke er forsinkede? Særligt såfremt disse pakker indgår i kombinationstilbud?

Svar på spørgsmål 25

Movias kompensation dækker udelukkende de forsinkede vognløb.

Spørgsmål 24

Spørgsmål til 18.5 Kontraktindgåelse, side 150.

Af ovenstående fremgår det at "I en kontrakt, hvori der indgår et kombinationstilbud, vil alle udbudsenheder i tilbuddet være en del af den samme kontrakt".

Er det korrekt forstået at Movia dermed uden begrænsning kan flytte kørsel mellem to udbudsenheder indenfor samme kombination?

Og hvis ja, betyder det så ikke set fra en operatørsynsvinkel at det bliver mere risikabelt at byde med kombinationstilbud sammenlignet med bud på enkeltpakker?

Svar på spørgsmål 24

Som udgangspunkt - Ja! Movia kan flytte kørsel mellem alle enheder inden for en kontrakt, da det er timer vi udbyder og ikke linjer. Dog kan der være forhold, som f.eks. forskellige buslængder og stor forskel i den geografiske placering af kørslen, som kan bevirke en forhandling.

Spørgsmål 23

Spørgsmål til 1.5 Køreplantimer og ophold, side 29.

Af ovenstående fremgår at "Reguleringen vil blive foretaget en gang pr. år" uden nogen form for undtagelse. Under punkt 1.6 Tomkørsel, fremgår det under punkt 6: "Ved ekstraordinære køreplansskift udenfor det normale skift i december og almindelige årsvariationer, kan der forhandles om en ekstraordinær regulering."

Hvad er årsagen til denne variation mellem de to typer af regulering?

Ville det ikke være naturligt at der også var mulighed for ekstraordinær regulering af k-faktor, særligt givet at der i dette udbud ift. A9, er udvidet med et ekstra muligt årligt køreplansskift – fra 4 til 5?

Svar på spørgsmål 23

Det er korrekt, at k-faktorreguleringen sker en gang årligt og at der i udbudsbetingelserne ikke er givet mulighed for at få en regulering ved ekstraordinære køreplansskifte, som er beskrevet ved regulering af tomkørsel - her dog med en bagatelgrænse. I ekstraordinære situationer i igangværende kontrakter er der dog foretaget regulering af k-faktoren, hvilket også er en mulighed i dette udbud.

Vær opmærksom på, at Ændringen fra 4-5 køreplansskifte var en udvidelse der skete i udbud A9.

Spørgsmål 22

Spørgsmål til 1.6 Tomkørsel, side 31.

Af underpunkt 6 fremgår "Ved ekstraordinære køreplansskift udenfor det normale skift i december og almindelige årsvariationer, kan der forhandles om en ekstraordinær regulering."

Hvad afgør om der forhandles?

Svar på spørgsmål 22

At disse ekstraordinære ændringer vurderes at have STOR indflydelse på mængden af tomkørsel - og k-faktoren jf. svar på spørgsmål 23.

Spørgsmål 21

Spørgsmål til 6.4.6 Busradio (tale/data), side 99

Er det korrekt at operatøren kun vil blive kompenseret for udgifter til drift og vedligeholdelsesomkostninger til Movias servicepartner, svarende til Movias omkostninger og ikke den faktiske omkostning som oppebæres af operatøren, såfremt denne overtager forpligtelsen hertil?

Svar på spørgsmål 21

Følgende passus i afsnit 6.4.6 udgår:

Movia har mulighed for at pålægge operatøren at betale aftalte omkostninger til en ekstern servicepartner for drift og vedligeholdelse af radiosystemet. I givet fald godtgør Movia operatøren disse omkostninger i forbindelse med den løbende afregning.

Det kan aftales i løbet af kontraktperioden, at operatøren overtager hele eller en del af Movias ansvar for samarbejde og afregning med Movias servicepartner på drift og vedligeholdelse af radiosystemet. Movia vil i givet fald regulere betaling til operatøren med et beløb, der svarer til Movias aftale om omkostninger til den eksterne servicepartner.

Spørgsmål 20

Spørgsmål til 4.5 Arbejds miljø, side 75.

Movia bedes uddybe og beskrive omfanget af den måling der påkræves omkring chaufførerne og medarbejdernes tilfredshed med arbejdsmiljøet.

Svar på spørgsmål 20

Movia kan oplyse, at undersøgelsen som minimum skal indeholde de nævnte punkter (eksempelvis køretid, udligningsop hold, fremkommelighed, stoppesteder og lignende), men at Movia herudover ikke vil blande sig i undersøgelsens indhold og tilrettelæggelse i øvrigt.

Spørgsmål 19

Spørgsmål til miljø side 62 og side 73.

Hvordan er sammenhængen mellem bestemmelsen i udbudsbetingelsernes side 62, vedrørende muligheden for at gennemføre et miljøsyn af busser, såfremt den nye operatør og nuværende operatør er enige herom, kontra betingelsen som fremgår af side 73, hvor det fremgår at brugte busser skal være miljøsynet kort inden driftsstart?

Hvordan skal den kommende operatør forholde sig, såfremt den nuværende operatør ikke er indstillet på at medvirke til et miljøsyn af busserne?

Svar på spørgsmål 19

Ved overtagelse af brugt busmateriel fra nuværende operatør accepterer Movia, at renovering mv. af busserne først finder sted umiddelbart efter driftsstart. Dette omfatter også miljøsynet. En tidsplan herfor beskrives i renoveringsskemaet eller evt. i skemaet for forbehold og bemærkninger.

Såfremt den nuværende operatør ikke er indstillet på at medvirke i et miljøsyn, må ny operatør foretage miljøsyn umiddelbart efter overtagelsen - og f.eks. tage forbehold for resultatet i købskontrakten mellem nuværende og ny operatør.

Spørgsmål 18

Hvordan har den nuværende operatør dokumenteret overfor Movia at tilknytningskravet til de enkelte linjer på min 50 % er opfyldt, i forhold til antallet af medarbejdere, samt medarbejdertyper, der er angivet til overdragelse i henhold til Medarbejderoplysningskemaet?

Svar på spørgsmål 18

For enhederne 1, 2, 3, 4, 6 og 7 er på personaleoplysningskemaerne anført chauffører under rubrikken Andet personale. Da Movia generelt ikke oplyser om chaufførernes anciennitet, bedes byderne se bort fra denne information.

Spørgsmål 17

Jævnfør personaleoplysningerne på enhed 1, 2, 3 og 4: Hvor mange chauffører af hver anciennitetsgruppe er faglærte – dette ønskes angivet pr enhed?

Jævnfør personaleoplysningerne på enhed 1, 2, 3 og 4: Det ønskes oplyst, om chaufførerne er månedslønnede eller 14 dags lønnede?

Kan der oplyses titler og/eller arbejdsområder for det administrative personale, som bliver overdraget i enhed 1, 2, 3 og 4?

Hvilken overenskomst følger mekanikerne i enhed 1, 2, 3 og 4 (Funktionærvilkår eller Dio1 mellem DI og Metal)

Kan det oplyses, hvad den nuværende månedsløn er samt evt. tillæg og pensionsforhold for det administrative personale og mekaniker, som bliver overdraget i enhed 1, 2, 3 og 4?

Svar på spørgsmål 17

Movia har ikke detailkendskab til de enkelte ansattes uddannelse, titler, arbejdsområder, anciennitet eller om der er tale om lønudbetaling en eller to gange om måneden, ligesom Movia ikke i kroner og øre har detailkendskab de enkelte medarbejders aktuelle løn.

Der er henvist til de for området gældende overenskomster og tilbudsgiver må da i forbindelse med tilbudsgivningen selv tage et sats på en anciennitet på mellem 5 og 9 år.

Spørgsmål 16

Jævnfør vognløb på Pakke 4: Pakke 4 er som bekendt EU kørsel, vil I (MOVIA) justerer tursammensætningen i vognløbene, så der 1) kan bygges lovlige tjenester, der tilfredsstillere EU lovgivningen og 2) således at bussen er åben for billettering tidligt nok til at kunne køre rettidigt? Det er ikke muligt at lave lovlige tjenester med de vognplaner der foreligger pt.

Alternativt vil I (MOVIA) acceptere at bussen ikke er åben for publikum inden afgangstid, samt at der ikke er reguleringstid i slutningen af enkelte ture, der hvor der kun er 15 min. Fra ankomst til afgang?

Svar på spørgsmål 16

Movia udbyder ture og ikke vognløb. Vognløbene er kun vejledende og en dokumentation for at turene kan køres med det antal busser, som vi har i kontrakt. Det er operatøren frit for at ændre på vognløbene.

Jævnfør ovenstående – så nej.

Spørgsmål 15

Jævnfør vognløb på Pakke 4: I pakke 4 er der difference mellem, udbudsbetingelsernes dagsfordeling, og afregningsarket, hvilket er gældende?

Svar på spørgsmål 15

Det er dem i afregningsarket, der gælder.

Spørgsmål 14

Jævnfør vognløb generelt: Der er generelt mange brud på reguleringstiden på de 2 min. mellem turene, accepteres dette også i drift?

Svar på spørgsmål 14

Ja.

Spørgsmål 13

Jævnfør vognløb på Pakke 3: I pakke 3 er der i vognløbene indlagt tomkørsel - nogle af disse tider på tomkørsler er ikke reelle, derfor kan vognløbene ikke køres som fremsendt. Vil der blive fremsendt korrigerede vognløb, eller vil det blive accepteret at bussen kommer for sent når dette kommer i drift?

Svar på spørgsmål 13

Byderen må fortælle, hvilke tomture det drejer sig om - så vil vi forholde os til det.

Spørgsmål 12

Det fremgår af side 42 at klimaanlæg for de udbudte busser er et ønske, men ikke et krav. Alligevel står der i næste sætning at klimaanlæg skal indgå i tilbudsprisen. Det må I lige forklare 'for Prins Knud'!

Svar på spørgsmål 12

Klimaanlæg er som skrevet ikke et krav, men et ønske. Såfremt Prins Knud ønsker at byde med klimaanlæg, skal udgiften hertil være indeholdt i tilbudsprisen.

Spørgsmål 11

For pakkerne 1-7 står der på side 130 at der som hovedregel er ét årligt køreplansskift, men på side 152 nævnes indtil 5 køreplansskift om året. Gælder de 5 alene for pakkerne 8 og 9?

Svar på spørgsmål 11

Teksten siden 152 gælder for alle enheder. Der er som regel et køreplansskifte pr. linje, men for nogen linjer er der bl.a. også køreplansskifte i forbindelse med ferieplaner, hvorfor der kan forekomme flere skifte. Der skal derfor tages højde for, at der kan forekomme 5 køreplansskifte pr. enhed.

Spørgsmål 10

Jævnfør udbudsbetingelserne afsnit 1.6 Tomkørsel, afsnit 3 på side 32: "Første regulering foretages januar 2013" menes der ikke "... januar 2014"?

Svar på spørgsmål 10

Jo, der menes januar 2014.

Spørgsmål 9

Ifølge udbudsbetingelserne side 7 skal der bruges en 13,7m (HL3) i pakke 3, kan det accepteres at der bydes med en 13m bus, som også lever op til kravspecifikationen herunder antal sidde- og stå pladser, plads mellem stole osv.

Svar på spørgsmål 9

Kravet er en 13,7m-bus, hvilket der skal bydes med. Movia modtager gerne forslag til alternative løsninger. Udfyld gerne et busoplysningssskema på en 13m-bus og angiv i skema 3 Forbehold og bemærkninger, hvilke fordele Movia får ud af at acceptere denne løsning. Såfremt Movia accepterer en alternativ bus, vil dette blive meldt ud til alle bydere via spørgsmål/svar.

Spørgsmål 8

Afsnit 4.5

I forlængelse af svaret på spørgsmål 5: Er linje 420R ikke også over 50 km?

Svar på spørgsmål 8

Jo, linje 420 i enhed 4 er også over 50 km. Kilometerstal for henholdsvis den enkelte tur samt totalt oplyses i afregningsarket og i vognplanerne.

Præciseringer og ændringer til udbudsbetingelserne

Afsnit 4.1.1

I Miljøafsnittet 4.1.1 henvises der til Kontraktens §19 stk. 10. Denne henvisning rettes til §19 stk. 12.

Side 21

Her nævnes hvilke linjer, som ikke kører på skoledage. Linje 482 fremgår ved en fejl i enhed 6. Linjen kører kun i enhed 5.

Side 103

Teksten under "Ansvaret for reklamers lovlighed":

Som service tilbyder Movia på begæring at forhåndsvurdere, om en konkret reklame opfylder ovenstående. Movia kan også uden begæring vurdere kommende eller aktuelle reklamer.

rettes til:

Som service tilbyder Movia på begæring at forhåndsvurdere, om en konkret reklame opfylder ovenstående.

Movia kan også uden begæring vurdere aktuelle reklamer. Operatøren er pligtig til at følge Movias afgørelse.....

Side 161

§2 stk. 1, Bilag A, Udbudsbetingelserne hedder oktober 2012 og ikke september 2012.

Side 164

§11 stk. 1, her henvises til afsnit 15 i Bilag A. Denne henvisning rettes til afsnit 18.

Side 60

Telefonnr. til brug for henvendelse til De Hvide Busser ændres til 28141290

19. oktober 2012

Spørgsmål til udbudsmaterialet

Spørgsmål 7

Skal skema 4 (kvalitet) udfyldes for udbudsenhederne 2, 3, 4 og 6 ??

Svar på spørgsmål 7

Nej, det er ikke nødvendigt at udfylde skema 4 for udbudsenhederne 2, 3, 4 og 6, da der ikke er bod/bonus forbundet med målingerne. Der skal dog stadig bydes med et overordnet mål for enhederne, da dette mål indgår i både tildeling og evt. forlængelse af kontrakterne.

Spørgsmål 6

Hvornår forventes Movia at stille krav om integrationspolitik jf. udbudsmaterialet ??

Svar på spørgsmål 6

Det er et ønske – og ikke et her og nu krav - fra Movias side, at alle operatører, som kører for Movia, har formuleret en integrationspolitik, der sikrer en faglig og social integration på arbejdspladsen. Operatøren skal dog ved anmodning kunne redegøre for og fremlægge en sådan politik. Movia kan ikke for nærværende oplyse, hvornår en sådan anmodning vil blive fremsat.

Spørgsmål 5

I udbudsmaterialet oplyses det, at 570 ture er længere end 50 km. Kan Movia præcisere hvilke ruter, der er over 50 km ??

Svar på spørgsmål 5

Det præciseres, at det er linje 570, der har ture, der er længere end 50 km.

Spørgsmål 4

Når temperaturen er under minus 10 gr. forventes det så, at bussen skal køre i tomgang i 15-20 min. indtil rejsekortet er varmet op, således det kan fungerer optimalt ??

Svar på spørgsmål 4

Operatøren finder selv løsningen for, hvordan temperaturen i bussen hæves. Det kan f.eks. være ved brug af oliefyrr. Vi forventer, at når bussen har nået det krævede niveau for temperaturen inde i bussen, at rejsekortudstyret også vil være klar til brug.

Spørgsmål 3

Hvor afholdes de overenskomstmæssige pauser i pakke 1?

Svar på spørgsmål 3

På nuværende tidspunkt har Movia ingen personalefaciliteter, hvor de overenskomstmæssige pauser i pakke 1 kan afholdes. Movia arbejder på at finde et lokale. Såfremt det lykkes, vil der blive givet besked herom via spørgsmål/svar. Imellemtiden må operatøren selv sørge for at anskaffelse af lokalitet, så de overenskomstmæssige pauser kan blive afholdt. Dette indregnes i tilbuddet.

Spørgsmål 2

Spørgsmål vedrørende hævet lønsumsafgift fra 3,08 til 4,06%
Regeringen vil med Finansloven for 2013 øge satsen for lønsumsafgift en fra de nuværende 3,08 pct. til 4,06 pct. Vil de heraf følgende meromkostninger i tilfælde af vedtagelse blive reguleret i kontraktbetalingerne?

Svar på spørgsmål 2

Hvorvidt der kan blive tale om en regulering af kontraktbetalingen, vil afhænge af en forhandling, når den endelige lovgivning eventuelt er vedtaget, og dens økonomiske konsekvenser kan beregnes.

Spørgsmål 1

Vedr. tilbudsfrist. På nuværende tidspunkt (10/11-12) er der 32 dage til tilbudsfristens udløb. Burde Movia ikke tilstræbe at overholde 40-dages reglen jf. Konkurrencestyrelsens vejledning til udbudsdirektiverne? Jeg er selvfølgelig bekendt med de muligheder der gives for afkortning, men Movia er vel også interesseret i de bedst mulige tilbud?

Svar på spørgsmål 1

Movia gennemfører udbud efter forhandling i overensstemmelse med de herfor i Forsyningsvirksomhedsdirektivet (2004/17/EF) fastsatte regler. Her kan ordregiver (Movia) i henhold til Art. 45 fastsætte en frist, "der som regel er på mindst 24 dage, men under ingen omstændigheder kortere end 10 dage at regne fra datoen for opfordringen til at indsende tilbud."

Naturligvis er Movia interesseret i at få gode og gennemarbejdede tilbud, og det kan i den forbindelse oplyses, at en frist på 30 – 40 dage erfaringsmæssigt har vist sig at være passende for tilbudsgiverne til at udforme tilbuddene.

Præciseringer og ændringer til udbudsbetingelserne

Afsnit 4.1.1

I Miljøafsnittet 4.1.1 henvises der til Kontraktens §19 stk. 12. Denne henvisning rettes til §19 stk. 10.

Afsnit 6.4.4

Ved etablering af nyt garageanlæg, skal operatøren forvente en leveringstid på installation af WLAN på op til 6 måneder.

Side 94

Teksten: Hvis en bus tages ud af drift pga. fejl ved bussen, skal det sikres at data fra kortlæsere m.m. overføres til Back-office samme dag, selvom bussen ikke kan bringes til garagen og dermed til normal synkronisering.

Ændres til: Hvis en bus tages ud af drift pga. fejl ved bussen, skal operatøren sikre at data fra kortlæsere m.m. overføres til Back-office samme dag, selvom bussen ikke kan bringes til garagen og dermed til normal synkronisering.

Afsnit 11.1

Al uddannelsesmateriale om rejsekort leveres af Movia i elektronisk form.