

Dokumentnummer
1501811

Dato
01 02 2023

Sagsbehandler
PPB

Direkte
+45 36 13 16 16

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Resultat af markedsdialog A22

Movia har modtaget skriftlige svar fra seks operatører om markedsdialogudgaven af A22 udbudsmaterialet, som blev sendt i markedsdialog primo november 2022.

Nedenfor er input fra markedsdialogen i anonymiseret form opsummeret under de emner, som Movia havde bedt markedet om særskilt at tage stilling til. For hvert emne er det afslutningsvist angivet, hvorvidt markedsdialogen har medført ændringer af udbudsmaterialet. Nederst fremgår også de input, der i øvrigt er kommet til markedsdialogudgaven af A22 udbudsmaterialet.

Udbudsmaterialet har forrang for nuværende notat i tilfælde af uoverensstemmelse.

Tidsplan

Der er blandt svarene på Movias forslag til den tidsplan Movia havde med i markedsdialogen med henblik på at øge mobiliseringsperioden meget forskellig holdning til, hvorvidt det er hensigtsmæssigt at forkorte selve udbudsprocessen. Der er flere operatører, som har påpeget, at det er uhensigtsmæssigt med de kortere perioder, der er i forslaget til hhv. første og endeligt tilbud. Endvidere påpeges det også, at første driftsstart for A22 er december og ikke allerede i oktober, som er tilfældet for A21, hvilket giver en længere mobiliseringsperiode for A22.

Fastholdelse af "normal" tidsplan

Movia justerer tidsplanen tilbage til "normal" tidsplan for udbudsprocessen således, at der bliver mere tid til afgivelse af hhv. første og endeligt tilbud. Movia forventer at kunne tildele kontrakterne umiddelbart efter skolernes sommerferie 2023. Således vil der være 16 måneders mobiliseringsperiode fra tildeling til 1. driftsstart og 15 måneder fra tidspunktet, hvor Movia forventer senest at kunne indgå kontrakterne til 1. driftsstart.

Offentliggørelse af udbudsmateriale	3. februar 2023
Ansøgningsfrist	7. marts 2023
Meddelelse om prækvalifikation	10. marts 2023
Frist for indlevering af 1. forhandlingstilbud	17. april 2023
Forhandlingsrunde	2.-4. maj 2023
Udsendelse af evt. revideret udbudsmateriale	17. maj 2023
Frist for indlevering af endeligt tilbud	19. juni 2023
Tildeling	Forventet 8. august 2023

Forventet kontraktindgåelse (Kontraktstart)	Senest 15. september 2023
1. Driftsstart A22	15. december 2024

Kombinationstilbud

De fleste svar indeholder ikke bemærkninger til Movias forslag til kombinationsmuligheder, som er foreslået ud fra geografisk sammenhæng. De enkelte specifikke tilbagemeldinger Movia har fået, stikker i hver sin retning. En enkelt operatør foreslår, at Movia lader det være op til operatørerne, hvilke kombinationsmuligheder, der er mulige. Af hensyn til at fastholde en håndterbar evalueringsproces for Movia, kan Movia ikke imødekomme at tillade enhver form for kombinationstilbud.

Ingen ændringer

På baggrund af tilbagemeldingerne har Movia fastholdt de kombinationsmuligheder, der foreslås i markedsdialogen af Movia.

Opdateret kontraktbilag 13A

Der er blandt de indkomne svar langt overvejende tilfredshed med det opdaterede og forenklede kontraktbilag 13A, som indeholder oversigt over medarbejdere på de linjer, der er i udbud. Kun en enkelt operatør har givet udtryk for, at de foretrækker det hidtil anvendte Excel format.

Justering af det opdaterede kontraktbilag 13A

På baggrund af input i markedsdialogen fastholder Movia den opdaterede og forenklede oversigt over medarbejdere. Movia har dog justeret oversigten på baggrund af de enkelte bemærkninger samt forståelsesspørgsmål til, hvordan oversigten skal forstås samt, hvordan de nuværende operatører skal udfylde oversigten.

Movia har således i den endelige version af kontraktbilag 13A beskrevet, at tillidsvalgte kan angives ved (T) og (AMR), hvor disse angiver hhv. tillidsrepræsentanter og arbejdsmiljørepræsentanter. For så vidt angår flexjobbere, timelønnede og andre løse ansættelser, er det vigtigt at bemærke, at disse ikke vil være relevante at oplyse, da det kun er fastansatte, som bliver virksomhedsoverdraget. Hvis der fremgår særlige vilkår, fx nedsat arbejdstid for fastansatte, skal dette angives i feltet, der vedrører arbejdstid.

Movia har og vil fremadrettet sende en vejledning til de nuværende operatører med linjer i udbud om, hvordan det opdaterede kontraktbilag 13A skal udfyldes samt vedlægge et eksempel på et udfyldt bilag. Heri er det tydeliggjort, at informationen i oversigten skal angives pr. garageanlæg. Hvis der er tvivl om, hvilke medarbejdere der skal angives, henvises der til Krav-ID 13.3.2: Hvis en medarbejder er knyttet til flere udbudsenheder, uden overvejende at være beskæftiget i én af disse udbudsenheder, skal Operatøren placere medarbejderen på en af udbudsenhederne. Hvis dette gælder for flere medarbejdere, skal Operatøren placere medarbejderne ligeligt i forhold til udbudsenhedernes størrelse

Chaufførcertificering

Flere operatører påpeger, at det ikke er hensigtsmæssigt at ændre kravet til, at alle chauffører certificeres fra hvert 5. år til hvert 3. år bl.a. fordi synergi med krav om EU-efteruddannelse hvert 5. år hermed vil forsvinde.

Fastholdelse af nuværende krav

Movia fastholder det nuværende krav om, at alle chauffører gennemfører certificering hvert 5. år.

Krav om anvendelse af personer under oplæring

Movia værdsætter de mange input, der er kommet til, på hvilke områder opgaven med udførelse af almindelig rutekørsel efter operatørernes opfattelse indebærer en form for "oplæring" hos operatørerne, således, at Movia kan implementere det nye lovkrav om anvendelse af personer under oplæring i A-kontrakter hensigtsmæssigt fra A22.

Håndtering af nyt lovkrav om anvendelse af personer under oplæring

Movia har indsat et nyt punkt 12.3 i Kontrakten med følgende krav, som krav til oplæring indebærer:

- Oplæring i og indøvning af de af Movia fastsatte ruteføringer, køreplaner mv., jf. kontraktbilag 1, krav-ID 1.2.1.
- Indøvning af nye/ ændrede ruter i forbindelse med ændret kørsel/ linjeføring, jf. kontraktbilag 2.
- Oplæring og uddannelse i anvendelse og betjening af nyt it-udstyr i busserne, jf. kontraktbilag 7.
- Oplæring og uddannelse i drift og anvendelse af Rejsekortsystemet i overensstemmelse med Håndbog for drift af rejsekort samt Movias undervisningsmateriale i anvendelsen af Rejsekortsystemet, jf. kontraktbilag 7B, afsnit 3.1 og kontraktbilag 10, afsnit 1.3.
- Introduktion og uddannelse i brugen af Movias Ekstranet, jf. kontraktbilag 9, krav-ID 9.3.11.
- Oplæring og indføring i de i Kontrakten fastsatte krav til betjening af busser, passagerbetjening, servicering og vejledning af passagerer, konflikthåndtering og billettering, jf. kontraktbilag 10, afsnit 1.
- Chaufførcertificering, uddannelse samt indføring i undervisningsmateriale og informationsmateriale mv. tilgængeligt på Movias Academy System – Vores Movia, jf. kontraktbilag 10, afsnit 3-5.
- Udlån af chauffører til oplæring i emissionsfri drift, jf. kontraktbilag 10, afsnit 5.4.
- Indføring i Movias Miljøsynsmanual, jf. kontraktbilag 11, afsnit 6, samt indføring i krav til kortlægning af miljøforhold, jf. kontraktbilag 12, krav-ID 4.1.
- Lovpligtig efteruddannelse af buschauffører hvert 5. år, jf. bekg. 322 af 30. marts 2020 om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport, §§ 22-28.

Børneattest

Movia har bl.a. i forlængelse af andre trafikskabers indførelse af krav om børneattester på skolebuskørsel og almindelig rutebuskørsel overvejet, hvorvidt kravet også skal indføres i Movias A-kontrakter. Enkelte operatører har i markedsdialogen svaret, at kravet vil medføre en øget administrativ byrde og dermed også indirekte en økonomisk belastning. De fleste operatører mener dog, at krav om børneattest ikke i sig selv vil medføre økonomisk belastning, herunder er der en enkelt operatør, der allerede indhenter børneattester for alle chauffører.

Krav om børneattest for alle chauffører fra A22

På baggrund af indmeldingerne i markedsdialogen har Movia besluttet at indføre krav til operatøren om at skulle tilvejebringe børneattest for alle chauffører.

Håndtering af eventuelle udvidelser på linje 600S og 123

De fleste operatører har ingen bemærkninger til Movias forslag til håndtering af de eventuelle udvidelser, der kan blive besluttet hhv. på linje 600S i forbindelse med åbningen af Letbanen langs ring 3 samt opgradering af linje 123 til 10-minutters drift.

En enkelt operatør anbefaler, at Movia i stedet udbyder de to scenarier, der er for begge linjer således, at tilbudsgiver skal afgive to tilbud; et uden udvidelsen og et hvor udvidelsen er inkluderet. Movia kan

imidlertid ikke imødekomme en sådan model, idet de to scenarier udbudsjuridisk vil skulle håndteres som sideordnede tilbud, hvormed Movia skal kunne beskrive, hvilke evalueringsmæssige kriterier, der ligger til grund for at vælge det ene scenarie frem for det andet. Eftersom beslutningen først træffes efter tildeling af kontrakterne, er det ikke muligt at beskrive hvilke evalueringsmæssige præmisser, der vil føre til, at Movia vælger det ene frem for det andet tilbud, hvorfor Movia bliver nødt til at håndtere de eventuelle udvidelser som ændringsklausuler/optioner.

Ingen ændring

Movia fastholder den i markedsdialogen beskrevne håndtering af de eventuelle udvidelser. På baggrund af input om, at der kan være tvivl om, hvilken k-faktorregulering, der er gældende ved ændringer i antallet af busser før driftsstart, har Movia tydeliggjort i kontraktbilag 15, at udgangspunktet for K-faktorregulering er den udbudte kørsel, dvs. det udgangspunkt, der er beskrevet i kontraktbilag 1.C.1-1.C.9 også selvom antallet af busser ændres før Driftsstart.

Øvrige input som har medført ændringer

Ud over de emner, som Movia eksplicit har bedt om input til i markedsdialogen, har Movia modtaget en række øvrige bemærkninger og forslag. Nedenfor redegøres for de input, som har ført til ændringer i udbudsmateriale.

Udbudsbetingelser

Movia har præciseret pkt. 14.1.1 i udbudsbetingelserne for så vidt angår afleveringsfrist for Annex, der skal sendes ind som dokumentation for besvarelse af LCA-spørgeskemaet.

Der er blandt de øvrige input i markedsdialogen en række spørgsmål til formålet med LCA-skemaet og hvordan Movia vil følge op. Movia vil derfor på informationsmødet, der afholdes den 27. februar 2023, gennemgå formål med LCA-skemaet samt Movias opfølgning på LCA-skemaet.

Krav til destinations- og linjenummerskilte

Krav-ID 4.2.11 er justeret således, at kravet om fuld RGB-funktion alene gælder for nye busser.

Støjkrav til fossile og fossilfri busser er justeret

Støjkravet til fossile og fossilfri busser er justeret således, at kravet til udvendig støj ændres fra 75 dB til 77 dB og kravet til indvendig støj ændres 70 dB til 72 dB, jf. krav-ID 11.4.1.

Anfordringsgaranti

Flere operatører påpegede i forlængelse af A21 tildelingen, at det var u hensigtsmæssigt, at Movia i A21 havde ændret krav til anfordringsgarantier om, at såfremt en operatør har flere kontrakter med Movia om udførelse af almindelig rutekørsel, så skal garantien tillige gælde som sikkerhed for operatørens opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til disse. Denne u hensigtsmæssighed har et par operatører gentaget i markedsdialogen om A22.

Movia har derfor besluttet at ændre kravet til anfordringsgarantien i A22 således, at garantien ikke skal gælde til sikkerhed for operatørens opfyldelse af sine forpligtelser til andre kontrakter med Movia.

Kontraktens punkt 20.5 er endvidere justeret således, at det er tydeliggjort, at parterne kan kræve garantien indeksreguleret flere gange, dvs. at den også kan nedsættes, hvis indekset af Movia er blevet justeret op på baggrund af, at indeks har ændret sig med mere end 50 pct.

Tidsfrist for aflevering af kontraktbilag 2A og 3A

Tidsfrist for operatørens indsendelse af oversigt over vognløb og opladning (kontraktbilag 2A) og busoplysningskema (kontraktbilag 3A) ændres til at skulle indsendes senest 3 måneder efter kontraktindgåelse i stedet for senest 14 dage efter kontraktindgåelse. Movia ønsker fortsat at få oplysninger om antallet af emissionsfri busser umiddelbart efter kontraktindgåelse.

Buslængde

Movia har gennemført prøvekørsler på alle linjer, der i dag gennemføres med kortere busser end de krav, der er i A22. Det har medført, at buslængdekrav til linje 494 udbydes med krav om buslængde på maks 8,9 meter.

Øvrige input som ikke har medført ændringer

Nedenfor er en kort gennemgang af de øvrige input fra markedsdialogen, som ikke medfører ændringer i A22.

Databaseret afregning

Movia fastholder den databaserede afregning, som blev indført med A21, idet realtidsinformation er en vigtig del af busturen for passagererne. Eftersom der ikke er tale om nyt udstyr i busserne og der inden driftsstart for A21 gennemføres "sandkassetest" for alle operatører og at Movia også har besluttet at tilbyde "sandkassetest" forud for A22 driftsstart, vil Movia ikke videreføre den lempelse, der blev indført i A21 for de første 3 måneder fra driftsstart, hvor operatøren vil modtage 100% betaling uanset mængden af korrekt leveret data.

Sanktion ved forsinkelse på levering af busser

Movia fastholder sanktionen på 2.000 kr. pr. driftsbus pr. døgn med henblik på at fastholde incitament til at busleverandører prioriterer levering af busser til operatører, der skal gennemføre kørsel for Movia.

Driftsfleksibilitet

Movias ejere har brug for at kunne tilpasse busnettet i løbet af en kontraktperiode til byudvikling og budgetmæssige rammer. Derfor er det nødvendigt, at der er en fleksibilitet også i de emissionsfri kontrakter om at kunne ændre kørslen. Movia fastholder derfor kravet om driftsfleksibilitet på 25% til både midlertidige udvidelser fx ved vejarbejde, men også permanente udvidelser.

Kontraktens afsnit 16 om pristalsregulering

De præciseringer Movia har foretaget til A22 markedsdialogudgaven i Kontraktens afsnit 16 vedr. pristalsregulering er alene indført med henblik på at fastsætte, hvordan en udbudsenhed skal pristalsreguleres, hvis den fx er udbudt med krav om fossil drift, men hvor operatøren gennemfører kørslen helt eller delvist med fx el-driftsbusser. Disse præciseringer medfører ikke, at det ikke længere er muligt for operatøren løbende at erstatte enkelte vognløb med el-busser i stedet for dieselbusser.

Ønske om prioritering af justering af selve indeksparametrene, herunder løn- og el-indekset i dialogen mellem DPT og TiD har Movia bragt videre til TiD.

Kontraktens punkt 32.5 om at Movia kan foretage modregning på tværs af kontrakter

Movias berettigelse til at kunne foretage modregning på tværs af kontrakter fastholdes, idet Movia anser det for en hensigtsmæssig og rimelig håndtering af den samlede kontraktstyring.

Samlet udbud af Kalundborg og Holbæks kørsel

Movia har efter dialog med trafikejerne for kørslen udbudsenhed 8 og 9 valgt at samle kørslen i A22 i stedet for at udbyde ca. halvdelen af kørslen med A22 og resten af kørslen med A23, jf. udbudsenhed 8A og 8B (primært Kalundborg Kommunes kørsel) samt 9A og 9B (primært Holbæk Kommunes kørsel). Kørslen udbydes samlet i A22 (med tvungen kombination for hhv. Kalundborgs kørsel og Holbæks kørsel) fordi Movia vurderer, at det vil medføre, at kommunernes overgang til emissionsfri drift bliver mærkbar billigere.

Højere kapitalintensitet

Movia går gerne i dialog om, hvorvidt det fremadrettet er muligt at skabe en bedre balance for operatørerne i forlængelse af de langt større investeringer operatørerne skal gennemføre disse år i forbindelse med nye teknologier og den grønne omstilling.

Mulighed for overdragelse af kontrakt til fx datterselskab

Movia går endvidere gerne i yderligere dialog om, hvorvidt Movia fremadrettet skal gøre det muligt for operatøren at overdrage en kontrakt til fx et 100% ejet datterselskab.