

Spørgsmål og Svar

Vejledning

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

18. maj 2015

Ændring til udbudsmaterialet

Spørgsmål 28

Med henvisning til forhandlingsmøde primo maj og Spørgsmål & Svar offentliggjort den 12. maj ser vi os forpligtet til særskilt at gøre opmærksom på de mulige udfald, som måtte følge af de seneste beslutninger om indeksering af drivmiddel.

På nævnte forhandlingsmøde konstaterede Movia, at en operatør frit kunne vælge, hvorvidt der blev afgivet tilbud efter diesel- eller gasindeks uanset drivmidlets art. I seneste Spørgsmål & Svar fremgår dog, at indeksering skal ske efter det faktiske tilbudte drivmiddel – altså en gasindeksering for gasbusser og tilsvarende dieselindeksering for dieselbusser.

I tillæg hertil og som svar på spørgsmål nr. 24 fremgår, at Movia fastholder et indeks for gasbusser, hvor "naturgasafgift" indgår til trods for, at operatørens faktiske afgiftsomkostning baseres på "motorbrændstofafgift". Valget af afgiftssammensætning medfører derved, at operatørens betaling ikke indekseres ud fra operatørens faktiske omkostninger til energiafgift. Populært kan man sige, at operatøren indekseres med et *husholdningsindeks*, mens det relevante *motorbrændstofindeks* fravælges.

Ved et fravalg af anvendelse af såvel dieselindeks på gasbusser som det aktuelle motorbrændstofindeks stilles samtlige gastilbud markant dårligere set i forhold til tilbud med andre drivmidler. Det er yderst bekymrende for en korrekt gennemførelse af udbudsprocessen, at ordregiver blot godt én uge før den 6. og forventede sidste afleveringsrunde gennemtvinger, at tilbud med gasbusser skal følge et indeks, der indeholder naturgasafgift. Den markante ændring taget i betragtning, så må det betragtes som en væsentlig ændring af udbudsvilkårene, der - foruden at nedsætte muligheden for gastildeling markant - ikke giver tilbudsgiverne tilstrækkelig mulighed for at korrigere sine tilbud.

Valget af et indeks, som ikke relaterer sig til operatørens faktiske omkostninger, bringer ligeledes en kontraktuel problemstilling. Af kontrakten følger en genforhandlingsmulighed ved ændring af lovgivning. Idet det valgte

indeks ikke relaterer sig til motorbrændstof, men til naturgas generelt, vanskeliggøres vurderingen af, hvilke lovgivningsændringer, som afleder en kontraktuel genforhandling. Eksempelvis vil det være uafklaret, hvorvidt en lovændring på motorbrændstofafgiften med direkte økonomisk konsekvens for operatøren vil aflede en forhandling og vice-versa for lovændring på naturgasafgiften.

Med udgangspunkt i ovenstående anbefaler vi, at konsekvenserne for beslutningen om indeksering af drivmiddel for gasbusser genovervejes. Vi antager det som en betydelig risiko for udbuddets korrekte gennemførelse.

Movias snarlige afklaring imødeses.

Svar på spørgsmål 28

Emner med en vis betydning, drøfter vi med alle bydere, for at sikre en ligebehandling undervejs. På forhandlingsmøderne blev afgiftsproblematikken i indekset derfor drøftet med alle bydere. Movia foretager ingen endelig beslutning på møderne.

På baggrund af forhandlingsmøderne, samt at vi vurderede, at en ændring til valgfrit indeks ville være en beslutning, der blev truffet uden grundigere gennemtænkning, bevirkede, at vi valgte at fastholdte, at der skulle afgives

tilbud med dieselindeks ved bud med diesel og med gasindekse ved bud med gas.

Da beslutningen om indførelsen af gasindekset er truffet den 22. april og yderligere fastholdt den 5. maj anser vi ikke at en yderligere fastholdelse den 12. maj har betydning i forhold til afleveringsfristen.

Movia tilkendegiver dog, at gasindekset har sin begrænsning, hvorfor vi vælger at ændrer indekset for gasbusser således, at naturgasafgiften erstattes af motorbrændstofafgiften. Ændringen foretages for at sikre, at operatøren indekseres i forhold til de faktiske omkostninger.

Grundet ændringen i gasindekset har Movia valgt at udsætte fristen til den 26. maj 2015 kl. 12:00.

Der kan downloades nyt indeks under menupunktet *Udbudsmateriale (1. Udbudsbetingelser med bilag, Punkt C)*

12. maj 2015

Ændring til udbudsmaterialet

Udvidelse af busser

På et af de afholdte forhandlingsmøder er der blevet stillet spørgsmål ved, at prisen ved en busudvidelse maksimalt kan udvides med 10 %. Hvis Movia vælger, at udvide kørslen sent i kontraktperioden vil det ikke være realistisk at en udvidelse af prisen på 10 % skal kunne modsvare omkostningen ved udvidelsen.

Movia fastholder, at de busafhængige omkostninger pr. udvidelsesbus maksimalt kan øges med op til 10 % i forhold til de i kontrakten angivne busafhængige omkostninger. Det tilføjes dog, at såfremt udvidelsen foretages efter december 2023, at de busafhængige omkostninger pr. udvidelsesbus efter en forhandling da kan øges med op til maks. 20 % i forhold til de i kontrakten angivne busafhængige omkostninger.

Indeks

På et forhandlingsmøde er det blevet drøftet, hvorvidt der ved afgivelse af tilbud frit kunne vælges, hvorvidt der blev afgivet tilbud efter diesel- eller gasindekset uanset hvilket drivmiddel, der blev budt med.

Movia har drøftet dette internt, og vi fastholder, at der skal bydes med gasindeks, hvis der bydes med gas og dieselindeks, hvis der bydes med diesel.

IT skab

Der har været mange drøftelser omkring krav til og placering af IT-skabet i bussen. Movia har nu lempet kravene. Beskrivelse af afsnittet om IT-skabet kan downloades fra menupunktet *Udbudsmateriale*.

Movia er til rådighed for råd, såfremt dette ønskes. Hvis I fortsat oplever modstrid mellem jeres ønsker og vores krav, skal I søge godkendelse hos Movia.

Spørgsmål til udbudsmaterialet

Spørgsmål 27

Såfremt Movia ønsker at indsætte flere busser kan operatørerne så forvente, at antallet af køreplantimer/bus vil svare til gennemsnittet i den tildelte pakke?

Svar på spørgsmål 27

Operatøren skal i sit tilbud tage højde for, at antallet af køreplantimer/bus, ved en udvidelse, vil svare til +/- 25 procent i forhold til den busudnyttelse, der på udbudstidspunktet er i den pakke eller option, kørslen udføres efter.

Spørgsmål 26

Der er i spørgsmål & svar angivet at option 1, 2 og 4 vægter med tilsammen 15% af den samlede prisevaluering, men hvordan er den relative vægtning mellem de 3 optioner?

Svar på spørgsmål 26

Option 1 og 2 vægtes hver især med 45% af de 15%. Option 4 vægtes med 10% af de 15%.

Spørgsmål 25

Skal den faste betaling være ens på tværs af både A-pakken og B-pakkerne eller er det kun for B-pakkerne at den faste betaling skal være ens? Såfremt der henvises til formuleringen angivet som præcisering øverst på side 15 i spørgsmål og svar vil vi bede om en nærmere definition på, hvad der menes med "i samme niveau"?

Svar på spørgsmål 25

Da vi har besluttet en targetpris på basispakke A på 123.000.000 kr., stiller vi ikke længere krav om, at den faste betaling på A-pakken og B-pakkerne skal være ens.

5. maj 2015

Spørgsmål til udbudsmaterialet

Spørgsmål 24

I tabel 5 i det af Movia offentliggjorte notat vedrørende gasindeks figurerer der ud for punkt 3) Energiafgift et beløb på 3,26 DKK/m³ (2. kvartal 2014):

Det ser ud til at energiafgiften dækker over følgende delkomponenter og beløb, som summerer til 3,263:

1. **Naturgasafgift:** 2,845 DKK/m³
2. CO₂-afgift: 0,377 DKK/m³ samt
3. NO_x-afgift: 0,041 DKK/m³ ?

I forbindelse med gasbusdrift viser det sig imidlertid at operatørerne skal betale motorbrændstofafgift og en anden sats for NO_x-afgiften. Energiafgiften som operatørerne skal betale er således (2. kvartal 2014):

1. **Motorbrændstofafgift:** 2,923 DKK/m³
2. CO₂-afgift: 0,377 DKK/m³ samt
3. NO_x-afgift: **0,144** DKK/m³.

Vi vil derfor foreslå Movia, at afgiftssammensætningen bliver justeret således at parametrene i indekset stemmer overens med de afgifter som operatørerne reelt kommer til at betale, idet lovændringer der ændrer i den relative forskel mellem indekset og hvad operatørerne rent faktisk skal betale af afgifter ellers vil blive genstand for løbende forhandlinger under kontraktperioden. Herudover forholder det sig således, at Folketinget med virkning fra 1/1-2015 har nedsat Naturgasafgiften markant (fra de 2,845 DKK/m³ i 2014 til 2,158 DKK/m³ i 2015 – svarende til en reduktion på 0,687 DKK/m³ ex. moms eller ca. 24%) mens Motorbrændstofafgiften er steget til 2,976 DKK/m³ i 2015, altså en stigning på 1,8% og denne afgiftsasymmetri er jo netop i modstrid med formålet med indekseringsmekanismen.

Vi vil derfor foreslå at Movia præciserer at indekseringsmodellen for gas vil basere sig på de afgiftssatser, der rent faktisk skal betales af operatørerne i forbindelse med gasbusdrift.

Relevante links:

<http://www.skm.dk/skattetal/satser/satser-og-beloebsgraenser/gasafgiftsloven>

(Forskel i afgiftsudvikling fra 2014 til 2015 på naturgas/bygas og gas der

anvendes som motorbrændstof)http://energitilsynet.dk/fileadmin/Filer/0_-

[_Nyt_site/GAS/Prisstatistik/Naturgasstatistik_3._kvt._2014.pdf](http://energitilsynet.dk/fileadmin/Filer/0_-) (Naturgasafgift

for naturgas og bygas)

Svar på spørgsmål 24

Movia er i dialog med de øvrige Trafikselskaber om et fælles indeks for gas. Indtil der forelægges et fælles gasindeks fastholder Moiva gældende sammensætning af indeks.

22. april 2015

Ændringer til udbudsmaterialet

Gasindeks

På baggrund af drøftelser på flere forhandlingsmøder, har Movia besluttet også, at indføre et gasindeks.

Ved udførelse af kørslen med gasbusser bliver kontrakten reguleret efter et indeks for gas.

Ved udførelse af kørslen med en kombination af gas- og dieselbusser bliver

kontrakten reguleret efter to indeks, der sammenvejes til et indeks.

Omkostningsindekset for buskørsel i Danmark, der vedrører kørsel med dieselbusser og indeks for gas, der vedrører kørsel med gasbusser. Indekset deles forholdsmæssigt efter antal af henholdsvis diesel- og gasbusser. Det er antallet af driftsbusser ekskl. Reservebusser, der bestemmer fordelingstallet. Eksempelvis en fordeling med 17 gasbusser og 17 dieselbusser i alt 34 driftsbusser betyder, at 50% af det samlede indeks udgøres af indeks for gas og 50% udgøres af omkostningsindekset for buskørsel i Danmark.

Indeks samt regneeksempel kan downloades fra menupunktet

Udbudsmateriale.

21. april 2015

Ændring til udbudsmaterialet

Nyt Realtidssystem

Der er en ny kravspecifikation til det nye realtidssystem, som kan downloades fra menupunktet *Udbudsmateriale, Andet*.

21. april 2015

Præcisering af svar på spørgsmål 22

Da vi endnu ikke har udsendt gasindekset og der skal afleveres justeret tilbud i denne uge, er der ikke mulighed for at regne med dette indeks i denne justering. Gasindekset skal indregnes i den kommende justering, som skal afleveres den **21. eller 22. maj 2015**.

20. april 2015

Uddybning af svar på spørgsmål 22

Da vi endnu ikke har udsendt gasindekset og der skal afleveres justeret tilbud i denne uge, er der ikke mulighed for at regne med dette indeks i denne justering. Gasindekset skal indregnes i den kommende justering, som skal afleveres den 7. eller 8. maj 2015.

20. april 2015

Præcisering til udbudsmaterialet

Afsnit 5.3.2 (CO₂)

Ved iblanding af biomateriale - med undtagelse af biogas - kræver Movia, at det skal være 2. generation. Dette krav er gældende for den iblanding, der foretages udover de obligatoriske 7 %.

Spørgsmål til udbudsmaterialet

Spørgsmål 23

Er det korrekt forstået at priserne vægtes med følgende: basis: 85%, option

B1: 7,5% og option B2: 7,5%?

Svar på spørgsmål 23

Prisen vægtes med 85% på basisprisen samt 15 % for optionerne - herunder option 1, 2 og 4.

Spørgsmål 22

Skal gasindeks indregnes til aflevering i 5. aflevering eller er det først en del af 6. aflevering?

Svar på spørgsmål 22

Ja

Spørgsmål 21

Vi vil foreslå at det kun er kundekvaliteten, servicegraden og kvalitetsbristerne for +way driften, der danner grundlag for om kontrakten kan forlænges. Vi finder det således mest rimeligt at en evt. forlængelsesmulighed ikke bliver afgjort af det års tid, hvor der skal køres 5A med brugt materiel i det nuværende koncept.

Svar på spørgsmål 21

Movia ønsker fortsat, at 5A perioden indgår i forlængelsesmuligheden. Et forventet kvalitetsniveau for 5A perioden samt +Way perioden kan indregnes i det tilbudte kvalitetsniveau for den samlede periode. I forhold til niveauet for

kvalitetsbrister, som er fastsat af Movia, må niveauet ligeledes indregnes i tilbuddet.

Spørgsmål 20

Hvornår forventer I pt. der er deadlines for 6. afleveringsrunde, således at vi kan få sat en godkendelsesproces i kalenderen?

Svar på spørgsmål 20

Der vil være deadlines for 6. afleveringsrunde den 21. og 22. maj 2015

16. april 2015

Præciseringer og ændringer til udbudsmaterialet

Tidsplan for ny forhandlingsrunde

Movia ønsker at afholde endnu en runde med forhandlingsmøder. Vores formodning er, at det vil blive den sidste forhandlingsrunde. Møderne vil blive afholdt den 7. og 8. maj 2015.

Årsagen til endnu en forhandlingsrunde er:

At vi kommer med et indeks for gas en af de nærmeste dage, som der skal bydes med i den efterfølgende runde, hvis man afgiver tilbud med gas, samt at vi har behov for en yderligere drøftelse af bussens futuristiske fremtoning.

Afsnit 16 Afgivelse af tilbud

Jf. teksten i afsnit 16, så skal basispriserne (pakke A og pakke B opdeles i: a) Faste omkostninger b) Busafhængige omkostninger c) Køreplantimeafhængige omkostninger d) Facilitetsafhængige omkostninger

Herudover vil være

e) Busoverdragelsesafhængige omkostninger, som er en del af de samlede omkostninger. Movia har fastlagt niveauet for denne sats og

omkostningen skal således ikke fremgå af tilbudsblanketten. Satsen vil fremgå af kontrakten på lige vilkår med øvrige satser. De

busoverdragelsesafhængige omkostninger vil i modsætning til de øvrige satser dog ikke blive indeksreguleret.

Som der tidligere er informeret om, er satsen fastsat til 8 millioner kr. pr. år - dog kun i 3 år af kontraktperioden. Afregningen vil blive foretaget primo januar i årene 2016, 2017 og 2018.

Targetpris på basispakke A

For at sikre, at prisen for basispakke A er på et acceptabelt niveau for kommunerne, har Movia valgt at indføre en targetpris på basispakke A. Prisen på et normalår i basispakke A må ikke overstige 123.000.000 kr.

Dokumentation for brug af BTL

Movia har stillet krav til en maksimum udledning af CO₂ målt ved SORT 2.

SORT 2 er den standard målemetode, Movia har valgt at anvende. Og det er i henhold til denne metode, at operatøren skal angive CO₂ udledning og beregne det antal liter BTL, der skal til for at opnå en tilbudte CO₂ udledning. Dette uanset at det tilbudte busmateriellet reelt forventes at køre færre eller flere km pr. liter end angivet ved en SORT 2 måling.

Movia vil kræve dokumentation for, at den tilbudte CO₂ udledning målt ved SORT 2 er leveret.

Ved tilbud med iblanding af BTL skal byderne angive, hvor mange liter BTL byderen vil indkøbe for at opnå den tilbudte CO₂ udledning.

Sundbyvester Plads

I perioden hvor linjen kører som 5A er det tilladt af afløse på Sundbyvester Plads på trods af, at det er midt på ruten.

Stoppesteder og toilet i lufthavnen

Der kan downloades billede over lufthavnsarealet, hvor placering af toiletter og stoppesteder er angivet.

Afsnit 5.3.2 (CO₂)

Teksten:

CO₂-kravene kan opfyldes ved at anvende dieselbusser, gasbusser, elbusser etc., eller en kombination heraf, der overholder ovenstående krav, eller ved at anvende busser, hvor hele eller en del af brændstoffet medfører en dokumenteret reduktion af CO₂-udledningen. Det er f.eks. muligt at køre på en blanding af almindelig diesel, syntetisk diesel (BTL) eller biodiesel. Ved brugen af brændstof med biomateriale udover de obligatoriske 7 %, skal der anvendes 2. generations brændstof.

Ændres til:

CO₂-kravene kan opfyldes ved at anvende dieselbusser, gasbusser, elbusser etc., eller en kombination heraf, der overholder ovenstående krav, eller ved at anvende busser, hvor hele eller en del af brændstoffet medfører en dokumenteret reduktion af CO₂-udledningen. Det er f.eks. muligt at køre på en blanding af almindelig diesel, syntetisk diesel (BTL) eller biodiesel.

Ved iblanding af biomateriale skal der benyttes 2. generations brændstof. For så vidt angår biogas accepteres 1. generation. Ved anvendelsen af biogas skal operatøren indkøbe biogascertifikater fra Energinet svarende til den anvendte mængde biogas.

Vognplaner og afregningsark

I vognplanerne og afregningsark for +Way linjen er der uoverenstemmelser mellem, hvor mange hverdage, lørdage og søndage der er på et år. Der skal bydes med 250 hverdage, 50 lørdage og 65 søndage.

Der er ikke udbudt ferieplaner på +Way linjen.

På linje 5A er der 220 hverdage, 30 feriedage, 50 lørdage og 65 søndage.

23. marts 2015

Ændringer til udbudsmaterialet

Tilbudsblanket

Der kan downloades ny tilbudsblanket, hvor option 3 er fjernet og antal busser og timer for option 2 er tilrettet.

13. marts 2015

Ændringer til udbudsmaterialet

Mangler til brug for tilbudsgivningen

Såfremt I mangler afklaring til brug for jeres tilbudsgivning, bedes I notere dette i skema 3 i forbindelse med den kommende tilbudsjustering.

Tildelingskriterier

17.1.2 Kvalitet af drift – 30%

Teksten:

- **Kundetilfredshed** (kvalitetsindeks)

I afsnit 9 er anført de mindstekrav til kvalitetsindeks, som tilbuddet skal opfylde. Såfremt disse mindstekrav ikke bliver opfyldt, vil tilbuddet blive afvist som ukonditionsmæssigt. Ved vurderingen af delkriteriet "kundetilfredshed" vil det indgå i vurderingen, om tilbudsgiverne tilbyder et bedre kvalitetsindeks end minimumskravet.

Tilbudsgiver kan afgive tilbud på kvalitetsindeks på op til 1.000. Da Movia ikke anser, at det er realistisk at opnå et kvalitetsindeks på 1.000 i driften, tages der højde for dette i forbindelse med evalueringen af tilbuddene. Tilbud med kvalitetsindeks på 850 – 1.000 vurderes ens. Såfremt vi modtager tilbud med et højere kvalitetsindeks end 850, vil der blive foretaget en justering. Byderne vil i så fald blive orienteret herom.

Ændres til:

- **Kundetilfredshed** (kvalitetsindeks)

I afsnit 9 er anført de mindstekrav til kvalitetsindeks, som tilbuddet skal opfylde. Såfremt disse mindstekrav ikke bliver opfyldt, vil tilbuddet blive afvist som ukonditionsmæssigt. Ved vurderingen af delkriteriet "kundetilfredshed" vil det indgå i vurderingen, om tilbudsgiverne tilbyder et bedre

kvalitetsindeks end minimumskravet.

Tilbudsgiver kan afgive tilbud på kvalitetsindeks på op til 1.000. Da Movia ikke anser, at det er realistisk at opnå et kvalitetsindeks på 1.000 i driften, tages der højde for dette i forbindelse med evalueringen af tilbuddene. Tilbud med kvalitetsindeks på 870 – 1.000 vurderes ens.

11. marts 2015

Ændringer til udbudsmaterialet

Rettelse til afleveringsfrist

Frist for justering af tilbud efter næste forhandlingsrunde rettes fra den 21., 23. og 24 april til den 21., 22. og 24. april

Indkaldelse til forhandlingsrunde	30. marts 2015
4. Forhandlingsrunde	7., 8. og 10. april 2015
Frist for justerede tilbud	21., 22. og 24. april 2015

11. marts 2015

Præcisering til udbudsmaterialet

Passagerskøn ved opgradering til +Way

Der kan downloades et nyt notat fra menupunktet *Udbudsmateriale* vedrørende passagerskøn vedrørende opgraderingen til +Way. I tabellen er der tilføjet informationer om passagertallene for weekenden.

10. marts 2015

Ændring til spørgsmål/svar af 9. marts 2015

Personalefaciliteter

I teksten om personalefaciliteter under den 9. marts er der henvist til lokale på Husum st. Det er naturligvis Husum Torv.

9. marts 2015

Ændringer/præciseringer til udbudsmaterialet

Fejl på udbudsside

Vi er desværre blevet opmærksom på, at der har været teknisk fejl på Spørgsmål/Svar-siden, som har betydet, at byderne har kunne se de ændringer/præciseringer mv., som Movia har haft under udarbejdelse, inden de var blevet offentliggjort.

Da der i nogle tilfælde har været ændringer, som er blevet justeret, skal vi derfor bede jer sikre - ved en yderligere gennemlæsning af spørgsmål/svar - at I har modtaget de rette informationer.

Vi beklager naturligvis fejlen.

Model for tab på 5A busserne

På forhandlingsmøderne har der været drøftelser omkring prisen i det første år af kontraktperioden og en model for udjævning af prisen. Årsagen til prisforskellen er tabet på de busser, der overdrages fra den eksisterende kontrakt. Operatørerne og Movia er blevet enige om en model, hvor der fastsættes et ens beløb for alle tilbudsgivere, som fordeles over tre år.

Movia har besluttet, at tabet fastsættes til 24 mio. kr. Tabet bliver fordelt på 2016, 2017 og 2018 med 8 mio. kr. hvert år. Beløbet bliver udbetalt den 1. januar i hhv. 2016, 2017 og 2018. Beløbet bliver ikke indeksreguleret. Movia forventer således, at prisen for basispakke A bliver reduceret med 24 mio. kr.

Passagerskøn ved opgradering til +Way

Der kan downloades et notat fra menupunktet *Udbudsmateriale* vedrørende passagerskøn vedrørende opgraderingen til +Way.

Personalefaciliteter

I udbudsmaterialet er der angivet, at der er et lokale i lufthavnen. Det er angivet således for både pakke A og B samt option 1 og 2.

Dette ændres for både pakker og optioner til et toilet. Toilettet er endnu ikke bygget, så der kan ikke gives præcise informationer, men det forventes, at der vil blive opsat toiletbygning (modul) alá det, som kan ses ved Elna Munchs plads eller Allerød St. - kun toilettdelen.

Cph Lufthavn (linje 5A)

Etageareal:	19 m ²
Andre brugere:	35
Operatørskønnede driftsudgifter pr. år:	60.000 kr.
Andel af driftsudgifterne:	100 %
Benyttelsesgrad:	3

Der vil fortsat være lokale ved Sundbyvester Plads og ved Husum Torv og for optionerne vil der ligeledes være lokaler ved enten Herlev st. eller Herlev Hospital. Der må naturligvis afløses ved Sundbyvester Plads og Husum St. på ture, der er afkortede til disse faciliteter, men der må ikke afløses midt på ruten.

Udvidelse af busser i kontraktperioden

Movia ønsker en mulighed for at kunne udvide antallet af busser i kontraktperioden. Det skal være en mulighed ud over den i udbudsmaterialet beskrevne option 4.

Det skal derfor være muligt at forhandle en udvidelse på op til 3 busser i

kontraktperioden. Ved en forhandling kan de busafhængige omkostninger pr. bus (udvidelsesbus) maksimalt udvides med op til 10 % i forhold til de i kontrakten angivne busafhængige omkostninger.

3. marts 2015

Ændringer/præciseringer

Tidsplan

Afleveringsfristerne rykkes på grund af de nyudsendte vognplaner på option 2 samt pga., at vi en af de nærmeste dag kommer med ændringer i forhold til personalefaciliteter.

Det betyder, at de der har afleveringsfrist den 10. marts, i stedet skal aflevere den 25. marts. De der har afleveringsfrist den 11. marts skal i stedet skal

aflevere den 26. marts og de der har afleveringsfrist den 12. marts skal i stedet aflevere den 27. marts.

Indkaldelse til forhandlingsrunde	30. marts 2015
4. Forhandlingsrunde	7., 8. og 10. april 2015
Frist for justerede tilbud	21., 23. og 24. april 2015

Trafikinformationsløsning

Movia ønsker en beskrivelse af den valgte trafikinformationsløsning. I beskrivelsen skal det angives, hvilken løsning der anvendes. Det skal angives, hvor mange skærme der opsættes pr. bus, hvorvidt det er dobbelt eller enkeltskærme og hvilken slags indhold der vises på skærmene.

Digital linjefrise

I udbudsmaterialet har vi beskrevet, at en digital linjefrisen skal have samme placering som en analog - en i forreste leddel over vinduerne i venstre side og en i bagerste leddel over vinduerne i venstre side.

Movia acceptere andre løsninger, såfremt linjefristen stadig er placeret hensigtsmæssigt to steder i bussen. Linjefrisen skal være synlig og må ikke skjules af reklamer eller lignende.

Driftsstart for +Way busserne

Kontraktperioden for +Way busserne forventes, at blive ultimo april 2017. Der vil således bliver afregnet efter pakke A frem til og med april 2017.

I forbindelse med tildeling af kørslen vil pakke A fortsat indgå med 1 år og pakke B med enten 7 eller 9 år - alt efter tilbudt kontraktlængde.

20.2 Ændringer i driftsbusantal på +Way bussen

Teksten:

Det aftalte driftsbusantal kan af Movia i hvert kalenderår reduceres med indtil 2 driftsbusser. Driftsbusantallet kan i hele kontraktperioden reduceres med indtil 10 driftsbusser. Ændringer i driftsbusantallet varsles af Movia senest 3 måneder før ændringen træder i kraft.

Ændres til:

Det aftalte driftsbusantal kan af Movia i hvert kalenderår reduceres med indtil 2 driftsbusser. Driftsbusantallet kan i hele kontraktperioden reduceres med indtil 5 driftsbusser. Ændringer i driftsbusantallet varsles af Movia senest 3 måneder før ændringen træder i kraft.

Kapacitet i +Way busserne

Retningslinjerne for fremadvendte siddepladser i vogntype TB5 ændres til 21.

Opfølgning på CO2-udledning

Det er på forhandlingsmøderne blevet drøftet, hvorledes Movia i kontraktperioden vil følge op på CO2-udledning/brændstofforbrug.

Udgangspunktet for tildelingen er som altid den enkelte busmodels officielle SORT-tal. Tilbydes der imidlertid en reduktion herudover, tildeles der efter de af operatøren lovede tal.

Tildeles kørslen til en løsning, hvor der ikke tilbydes reduktion ud over de officielle SORT-tal, vil de indmeldte officielle SORT-tal blive betragtet som leveret i kontraktperioden, uden videre, idet tallene er opnået på baggrund af ensartede anerkendte testmetoder.

Tildeles kørslen imidlertid til en løsning, hvor der tilbydes reduktion ud over de officielle SORT-tal, vil der i kontraktperioden blive fulgt op på, at det tilbudte udstyr/tilsætningsstof/certificering bliver indkøbt.

Spørgsmål 19

I afsnit 13.3 under incitamenter til passagervækst står det angivet, at "Hvis Movia foretager enkeltstående ændringer i køreplantimetallet på mere en 3,75% i forhold til udgangspunktet, vil sammenligningsgrundlaget blive ændret".

Gælder det ved overgang fra basispakke A til B?

Gælder det også ved udnyttelse af option 1 eller option 2?

Svar på spørgsmål 19

Ændring i køreplantimetallet fra basispakke A til B vil ikke give anledning til en justering af sammenligningsgrundlaget. Det er Movias vurdering at kombinationen af forbedret infrastruktur, kortere rejsetid, bedre komfort og let reduceret frekvens som minimum vil fastholde det nuværende passagertal på linjen.

Udnyttelse af option 1 eller 2 vil give anledning til en opjustering af sammenligningsgrundlaget. Opjustering vil blive beregnet i forhold til køreplantimetallet i basispakke B.

27. februar 2015

Ændringer til udbudsmaterialet

Option 2

Der er foretaget ændringer i vognplanerne til option 2, da alle afgang på linjen ikke vil skulle køre til hospitalet. Der kan downloades nye vognplaner fra menupunktet *Udbudsmateriale*. Ved afgivelse af tilbud, skal der afgives tilbud på henholdsvis 37 busser og 170.850 timer.

12. februar 2015

Spørgsmål til udbudsmaterialet

Spørgsmål 18

Olieprisen er de seneste måneder faldet dramatisk. Bare den seneste uge er prisen igen faldet væsentligt. Da bydere må påregne en skævhed i vægten af brændstofindekset ift. den faktiske brændstofomkostning, således at en faldende pris er til ugunst for byder, har det store fald i olieprisen siden oktober 2014 (som er udgangspunktet for indekseringen) medført et tab ift. det aktuelle prisniveau, og en risiko for at tabet ikke hentes ind i løbet af kontraktperioden via en stigende pris. En risiko som bydere nødvendigvis må regne ind i tilbuddet. Er Movia villige til, også med baggrund i at forhandlingsforløbet forventes at være lidt længere end normalt, at ændre udgangspunktet for reguleringen af betalingen fra oktober 2014 til så sent som muligt (afhængig af antallet af tilbudsrunder f.eks. således at 2. tilbud baseres på januar-2015, evt. 3. tilbud på februar-2015 og evt. 4. tilbud på marts-2015), sådan at der bydes med det mest aktuelle prisniveau (idet der tages højde for 2 måneders forsinkelse på indekset)?

Svar på spørgsmål 18

Movia fastholder oktober 2014 som udgangspunkt for indeks. Udgangspunktet fastholdes af konkurrencemæssige hensyn i forhold til leverandører af anden drivmiddelteknologi. Hvis udgangspunktet flyttes vil diesel få en konkurrencemæssig fordel i forhold til andre drivmidler. Fordele som ikke alene

kan forklares med faldet i olieprisen på verdensmarkedet.

6. februar 2015

Ændring til udbudsmaterialet

Afsnit 7.5 Infotainment

Det fremgår af udbudsmaterialet, at Movia på det "skrevne" tidspunkt ikke var afklaret med hensyn til forholdene omkring infotainmentsystemet på 5A busserne. Det er vi nu.

For at sikre af kunderne får den mest optimale information om ændringerne på 5A ruten og overgangen til +Way linjen ønsker Movia, at 5A busserne har infotainment installeret.

Byderen afgør, hvorvidt opgaven løses med det nuværende system eller et andet system. Krav til annoncering mv. fremgår af afsnit 7.5. Omkostningerne indregnes i tilbuddet.

Det kan oplyses, at det nuværende infotainmentudstyr kan overtages for kr.

1,5 mill. DKK excl. moms. Det nuværende udstyr består af:

- 49 stk. L86 Premium Control med GPS
- 49 stk. Lawo Onboard computer
- 49 stk. Wavecom GSM Modem
- 49 stk. GPS/GSM Antenne
- 49 stk. WLAN Antenne
- 49 stk. VGA Splitter
- 49 stk. IBIS Kabel sæt
- 49 stk. 17" Monitor
- 49 stk. DC/DC Konverter
- 98 stk. VGA label 10 M

Evt. tekniske spørgsmål til udstyret kan rettes til:

Morten Hagedorn, Saxovej 18, 6000 Kolding, Mobilnr.: 25324392, email:

morten@linksign.dk, www.linksign.dk

Evt spørgsmål til overtagelse kan rettes til:

Kontraktchef Michael Kock, AFA trafik reklame as, AFA JCDecaux as,

mk@AFAJCDecaux.dk, Mobilnr.: 26303901

Inddragelse af operatøren i +Way projektet

Da +Way linjen er et udviklingsprojekt og et samarbejde mellem Movia,

kommuner, region og operatør, vil den vindende operatør, når udbuddet er afgjort blive tilbudt plads i projektets arbejdsgruppe og styregruppe og dermed deltage i det videre arbejde og udvikling af +Way linjen.

Billettering

Hvorvidt der skal være salg af kontantbilletter har været drøftet i Movias bestyrelse og det er blevet besluttet, at der skal være salg af kontantbilletter.

Kunderne på linje 5A benytter i aftagende omfang kontantbilletter i papir. I 2014 har ca. 6% af kunderne på linje 5A benyttet kontantbilletter, heraf er ca. 40% solorejse og 60% kombinationsrejser. Andelen af kontantbilletter solgt i linje 5A er derfor mindre end 6%. Pga. det begrænsede omfang af kontantbilletter solgt i bussen, vurderer Movia at gevinsten ved ophør er begrænset, hvorfor salg af kontantbilletter fastholdes.

Byderne skal derfor indregne kontantsalg i prisen på henholdsvis basispakke B samt option 1 og 2. Option 3 udgår således af udbudsmaterialet.

Vægtningen af tildelingskriteriet pris med henholdsvis basispakker 85% og optionspriser 15% fastholdes.

Holdstænger i +Way bussen

Movia fastholder at holdestængerne skal være malet i +Way farven, som beskrevet i udbudsmaterialet.

4. februar 2015

Præcisering til udbudsmaterialet

Farven på +Way bussen

Der er har været nogle drøftelser om, hvorfor den tyrkise farve på +Way bussen ikke er angivet i farvesystemet RAL, som vi normalt angiver bussens farve i.

RAL har et meget begrænset farveregister og den RAL farve, som er tættest på +Way farven er en grønturkis farve, som ikke er præcis nok. Det skal derfor være NCS farve system der benyttes. Andet vil ikke blive godkendt. Farven er NCS S2050-B10G.

30. januar 2015

Præcisering til udbudsmaterialet

Præsentation og notat fra forhandlingsmødet

Præsentation samt notat fra 2. rundes forhandlingsmøde kan downloades fra menupunktet *Udbudsmateriale/Andet*.

Reduktion af +Way busserne

Flere bydere har givet udtryk for, at de er nød til at pålægge en stor risiko på tilbudsprisen, fordi Movia skal have mulighed for at reducere kontrakten med op til 10 busser. Som nævnt på møderne forventer Movia ikke, at der vil ske en reduktion af 10 busser, hvorfor vi naturligvis ikke ønsker, at betale denne risiko. Da det ikke er en garanti, vi kan give, vil vi i stedet udbetale en kompensation til den operatør, som tildeles kørslen, såfremt vi på et tidspunkt ender med at reducere i busantallet.

Som det blev aftalt på forhandlingsmøderne, skal vi derfor bede jer udfylde og uploade det skema, som kan downloades fra menupunktet

Udbudsmateriale/Andet. Ud fra de skemaer vi modtager i forbindelse med næste justering af tilbud, vil Movia udarbejde en endelig kompensationsmodel, som byderne derefter skal lægge til grund for deres tilbud.

Kompensationsmodellen bliver beregnet som et gennemsnit af bydernes input.

Aflåselige klapsæder

På forhandlingsmøderne har aflåselige klapsæder været drøftet. Efterfølgende har Movia drøftet det internt i huset og konklusionen er, at vi ikke mener, at det er en fornuftig løsning og vi frygter, at det vil skabe en del uro blandt kunderne. Klapsæderne må derfor ikke låses.

Præcisering af tildelingskriteriet Miljø

Af udbudsmaterialets afsnit 17.1.3 fremgår det, at Movia lægger vægt på, at busserne har lavest mulig udledning.

Det præciseres, at udledningen, som der lægges vægt på i evalueringen af tilbuddene, er en reduktion i udledningen af støj og CO₂. I forhold til udledning af andre emissioner vurderes udledningsforholdene i forhold til, hvorvidt det er en Euro 6 diesel/gas bus, en el eller en brint bus.

Det betyder, at tilsætning af eksempelvis BTL på en dieselbus, derfor ikke honoreres for reduktion af andet end udledningen af CO₂.

Præcisering af tildelingskriteriet Kvalitet af busmateriel

Movia kan oplyse, at de elementer som bliver vurderet som en del af bussens indretning (eksempelvis flow, komfort, kapacitet, reklamefri periode, infotainmentløsning mv.) vurderes nogenlunde ens. Helhedsbilledet vægtes højest.

Kundebetjente døre

Alle bydere har vist interesse for kundebetjente døre. Det accepteres at alle døre kan betjenes lokalt af kunderne, såfremt følgende krav er opfyldt:

- Dørene skal være elektriske skydedøre.
- Dørene skal være udstyret med klemsikring, jf. udbudsbetingelserne.
- Dørene må kun kunne betjenes af kunderne, efter frigivelse fra chaufføren. Kunderne må således kun kunne betjene dørene, når bussen holder stille ved stoppested.
- Ved frigivelse af dørene, skal der afgives en lyd ved døren. Lyden skal godkendes af Movia.
- Dørene må gerne individuelt lukke automatisk, efter et passende tidsinterval, uden involvering fra chaufføren. Automatisk individuel lukning af dørene, bør ske med lavere hastighed, end ved chauffør-aktiveret lukning ved afgang.
- Ved chauffør-aktiveret lukning ved afgang, skal der ved døre som endnu ikke er lukket, afgives lyd. Lyden skal godkendes af Movia.

- Ved afgang fra stoppested skal chaufføren foretage lukning af alle døre, samt sikre dørene på konventionel vis, vha. dørenes videoovervågning.
- Knap til kundebetjening af dørene skal, både ud- og indvendigt, være placeret uden risiko for at kunderne kan komme i klemme. Placering på selve døren foretrækkes.
- Knap til kundebetjening skal lyse grønt når døren er frigivet til kundebetjening, samt rødt ved lukning.
- Dørsystemet skal til enhver tid kunne omstilles til konventionel betjening, således at kun chaufføren kan betjene dørene.

22. december 2014

Rettelser til udbudsmaterialet

Præcisering af spørgsmål 5 og 15

Med hensyn til option 4 - indsættelse af optionsbusser: Movia giver senest den 14. december 2016 besked om udnyttelse af optionen. Såfremt optionen bliver udnyttet, vil busserne skulle sættes i drift, så snart det er fysisk muligt.

Præcisering af den reklamefriperiode

Den 3 årige reklamefriperiode løber fra driftsstart af +Way linjen og 3 år derefter.

Afsnit 2.5.4

Krav til sædebetræk på +Way busserne kan downloades fra menupunktet *Udbudsmateriale*.

Uddybning af tilbud

I bedes benytte skema 3 til uddybning af jeres tilbud. Beskriv gerne jeres tilbud eksempelvis med forbehold for infrastrukturændringer og tanker i forhold til bussens indretning - herunder flow, komfort, kapacitet, infotainmentløsning mv.

29. november 2014

Rettelse til udbudsmaterialet

Der er en uoverensstemmelse mellem udbudsbetingelserne og tilbudsblanketten. Af tilbudsblanketten fremgår det at basispakke B er 160.800 køreplantimer pr. normalår, det er IKKE korrekt. Basispakke B er 160.300 køreplantimer pr. normalår, som det fremgår af udbudsbetingelserne.

Tilbudsblanketten er rettet d. 29. november 2014 kl. 16:23

28. november 2014

Rettelse til udbudsmaterialet

Der er en formelfejl i tilbudsblanketten. Der skal derfor downloades en ny tilbudsblanket. Alternativt kan I tilrette fejlen, hvis I allerede har udfyldt tilbudsblanketten. Formelfejlen er i kolonne W, der beregner den gennemsnitlige timepris - der mangler et sæt parenteser.

25. november 2014

Spørgsmål til udbudsmaterialet

Spørgsmål 17

7.5 Infotainment. Er det korrekt forstået at byder ikke skal indlægge omkostninger til overtagelse, drift, service og reparation af det nuværende infotainment udstyr, i de overtagne 5A busser, i tilbuddet. Dette vil også blive vanskeligt, da vi ikke kender nuværende operatørs leverandørkontrakt eller andre mulige forpligtelser afgivende operatør måtte have i forbindelse hermed. Er det samtidig korrekt forstået at byder ikke skal indlægge omkostninger til indkøb, drift, service og reparation af eventuelt nyt infotainment udstyr, i de overtagne 5A busser, i tilbuddet.

Svar på spørgsmål 17

Se svar på spørgsmål 13

Spørgsmål 16

Jf 17.1.1 Kan MOVIA bekræfte at følgende er korrekt forstået: Den gennemsnitlige årlige tilbudspris beregnes på baggrund af 1 års drift af linje 5A samt 7 eller 9 års drift på +Way linjen. (Pt. står der 7/9 del, dvs. en brøk.)

Svar på spørgsmål 16

Den gennemsnitlige årlige tilbudspris beregnes på baggrund af 1 års drift af linje 5A og 7 eller 9 års drift af +Way linjen afhængigt af om tilbuddet har en kontraktlængde på 8 eller 10 år."

Den faktiske beregningen fremgår af tilbudsarket.

Spørgsmål 15

Kan MOVIA bekræfte at option 4 senest kan aktiveres af MOVIA den 14 december 2016, og at indsættelse af optionsbusserne vil ske ved driftsstart af +Way perioden eller hurtigst muligt derefter.

Svar på spørgsmål 15

Se svar på spørgsmål 5

Spørgsmål 14

Jf. 20.1 Kan MOVIA bekræfte at der maksimalt kan reduceres med 30% af køreplantimerne i hele kontraktperioden, og at eventuelle ønsker om reduktioner derudover, kun vil kunne foretages efter en forhandling.

Svar på spørgsmål 14

Se model for yderligere reduktioner i afsnit 20.1 i udbudsbetingelserne

Spørgsmål 13

Afsnit 7.5 - Infotainment Vil Movia oplyse om det nuværende infotainmentsystem overdrages eller om der blot er tale om overdragelse af hardware til infotainmentsystemet, formuleringen af 3. afsnit under afsnit 7.5, synes ikke at være tydelig omkring dette.

Svar på spørgsmål 13

Det er pt. uklart, om det eksisterende system (hardware) overdrages med busserne.

Operatøren bør under alle omstændigheder indregne omkostninger, til drift og vedligeholdelse af et infotainmentsystem.

- Hvis det nuværende system overdrages, skal modtagende operatør betale for drift og vedligeholdelse.

- Hvis det nuværende system IKKE overdrages, kan Movia beslutte, at installerer et nyt infotainmentsystem (betalt af Movia) og her skal modtagende operatør ligeledes betale for drift og vedligeholdelse.

- Hvis det nuværende system IKKE overdrages og Movia beslutter, ikke at installerer et nyt infotainmentsystem, har operatøren sparet udgifter til drift og vedligeholdelse.

Vær opmærksom på, at ovenstående udelukkende er relateret til linje 5A, da der ved indsættelse af nye busser (+Way) gælder andre forhold jf. udbudsbetingelserne.

Spørgsmål 12

Afsnit 1 - Udbuddets omfang Hvornår beslutter Movia om option 1 eller 2 skal udnyttes? Sker det i forbindelse med tildelingen af kontrakten eller først senere i kontraktperioden?

Svar på spørgsmål 12

Movia forventer, at det bliver afgjort inden kontrakten underskrives.

Spørgsmål 11

Afsnit 5.3.2 - Emissioner Vil Movia venligst oplyse, hvilket brændstofforbrug (km/l - km/nm³), der er lagt til grund for maximumværdierne på enhed 1A og 1B? Samt oplyse det nuværende brændstofforbrug for busserne, der skal overtages på enhed 1A?

Svar på spørgsmål 11

De nuværende busser kører 1,6 km/l, svarende til kravet på 1.589 gram CO₂/km for enhed 1A.

Kravet for enhed 1B på 1.084 gram CO₂/km, svarer til et forbrug på 2,34 km/l.

Spørgsmål 10

Afsnit 20.1 - Ændringer i antal køreplanstimer Hvad er baggrunden for at Movia forbeholder sig ret til at reducere kørselsmængden med op til 30% i hele kørselsperioden, mod de normale 20%?

Svar på spørgsmål 10

Normalt forbeholder Movia sig ret til at kunne reducere 20 % i den første kontraktperiode på 6 år og yderligere 20 % i den efterfølgende kontraktperiode.

Da der i dette udbud indgås en kontraktlængde, der er enten 8 eller 10 år, og forholdet mellem kontraktlængden og forlængelsesperioden ikke er fastlagt, er det besluttet, at lave en reduktionsmulighed for hele kontraktperioden – både de 8 eller 10 år samt forlængelsesperioden. Så samlet set er kravet faldet fra ca. 40 % til 30 %.

Spørgsmål 9

Afsnit 1 - Udbuddets omfang Hvilken form for dokumentation skal operatøren præsentere omkring pålidelighed på 80% eller under, for at Movia vil indgå i dialog omkring ændring af køreplanen ved manglende køretid? Skal det være i form af overarbejdsedler eller anden form for dokumentation?

Svar på spørgsmål 9

Manglende pålidelighed behøver ikke at være et udtryk for manglende køretid. Det kan også skyldes forkert fordeling af køretid, manglende driftsstyring, forkert udførelse af køreplanen mm. Derfor skal operatøren præstere en opgørelse af driften som minimum på de enkelte tjekpunkter på en repræsentativ stikprøve af kørslen til dialogen omkring pålidelighed.

Spørgsmål 8

Afsnit 2.2. - Idriftsættelse af busser Hvornår forventes det at operatøren præcis skal idræftsætte nye +way busser? Hvilken betydning har indsættelsestidspunktet for vægtningen af buskvalitet?

Svar på spørgsmål 8

Det præcise driftsstart tidspunkt er i skrivende stund ikke fastlagt. Vægtning af buskvalitet i tildelingen er derfor fastsat til 1 år for linje 5A og den resterende periode for +Way linjen.

Spørgsmål 7

Afsnit 1.4 - Køreplaner og ophold Kan Movia bekræfte at det, ligesom i A12, ikke vil blive betraget som en misligholdelse af kontrakten såfremt en operatør ikke bemander ophold i henhold til udbudsbetingelserne?

Svar på spørgsmål 7

Som beskrevet er opholdene i vognløbene en del af det at få køreplanen til at fungere i driften (se beskrivelsen af det i afsnit 1). Når de har opfyldt det behov, har Movia intet krav om, at de er bemandede.

Præcisering:

De faste omkostninger, for hhv. 5A og +Way, skal ligge på samme niveau over hele kontraktperioden og de busafhængige omkostninger, skal afspejle de faktiske omkostninger, til hhv. linje 5A og +Way.

3. november 2014

Spørgsmål til udbudsmaterialet

Spørgsmål 6

Vil det fortsat være tilladt at afløse på Husum Torv, hvis Movia vælger option 1 eller option 2?

Svar på spørgsmål 6

Nej, som udgangspunkt skal der regnes med afløsning i Herlev.

Spørgsmål 5

Option 4 giver mulighed for udvidelse med op til 3 driftsbusser på basispakke B og option 1 og 2. Er denne option gældende i hele +Way-perioden, eller er den tidsmæssigt begrænset til at falde samtidig med starten på +Way-perioden dvs. forventeligt efter 1 år? Baggrund for spørgsmålet er, at hvis ikke optionen er tidsmæssigt

begrænset til starten på +Way-perioden, så vil byder påtage sig en væsentlig risiko (med tanke på det specielle buskoncept) for tab på optionsbusserne ved kontraktudløb, hvis busserne kan kræves indsat med få år tilbage af kontrakten.

Svar på spørgsmål 5

Movia forventer, at en beslutning, om antallet af driftsbusser, træffes parallelt med udbuddet. Et evt. valg af option 4 vil derfor ske så betids, at det kan ske samtidig med indsættelsen af ledbusserne.

Skulle der opstå forsinkelser i beslutningsprocesserne, udløber muligheden for at aktivere option 4 efter 2 år (14. december 2016).

Spørgsmål 4

Af udbudsbetingelsernes punkt 19 fremgår at "der skal afgives tilbud på henholdsvis en 8-årig og/eller en 10-årig kontrakt gældende fra driftsstart i efterår/vinter 2015 til køreplansskift efterår/vinter henholdsvis 2023 eller 2025". Betyder dette, at det er et krav at der både afgives bud på 8 og 10 år?

Svar på spørgsmål 4

Nej det er ikke et krav, at der afgives tilbud på både 8 år og 10 år. Hvis en operatør kun vil afgive tilbud på den ene kontraktlængde er det OK.

Spørgsmål 3

Movia bedes præcisere antal passagerer, der danner grundlag for passagerincitament fra +Way-periodens start for såvel pakke B som option 1 og 2?

Svar på spørgsmål 3

Linjeføringen vil være den samme i pakke A og B. I pakke B vil rejsesetider være kortere mens frekvensen vil være en anelse reduceret. Sammenligningsgrundlaget nævnt i udbudsbetingelserne er derfor gældende for såvel basispakke A som B.

Vælger Movia at gøre brug af option 1 eller 2, bliver sammenligningsgrundlaget justeret jf. afsnit 13.3

"Ændringer i køreplantimetallet

Hvis Movia foretager enkeltstående ændringer i køreplantimetallet på mere end 3,75 % i forhold til udgangspunktet, vil sammenligningsgrundlaget for passagerbetalingen blive justeret. Undtaget herfor er nedskæringer i køreplantimetallet som følge af forbedret fremkommelighed på linjen.

Sammenligningsgrundlaget ændres med samme procentandel, som ændringen i køreplantimetallet. "

Dette vil betyde en justering af sammenligningsgrundlaget på ca. 9,23% for option 1 og ca. 13,85% for option 2.

Spørgsmål 2

Der er i dette udbud tale om et for Danmark helt nyt og specielt buskoncept. Movia kan reducere busantallet med indtil 10 driftsbusser. For operatøren medfører dette en risiko for store tab på busserne, idet tiloversblevne busser vil være yderst svære at genplacere andetsteds. Operatøren kan kun indirekte påvirke en beslutning om reduktion, og risikoen anses for så væsentlig, at den bør bæres af Movia. Vi anbefaler derfor at Movia overvejer at kompensere for operatørens dokumenterede tab på tiloversblevne kontraktbusser såvel som reservebusser, fremfor at byderne skal indregne risikoen i tilbuddet. Movia kommer dermed til at betale en unødigt risikopræmie, såfremt der ikke foretages reduktion i busantallet. Vil Movia overveje dette?

Svar på spørgsmål 2

Movia er villig til at indgå i drøftelse om emnet på første forhandlingsmøde. Byderne bedes derfor lave en vurdering af, hvor stor en besparelse, en ændring af muligheden for reduktion i busantallet vil betyde. F.eks. en ændring, til en reduktion på 8, 6 eller 4 busser.

Det er dog ikke en ændring, der kan variere fra byder til byder, da det ikke indgår i tildelingen.

Efter 1. forhandlingsrunde vil Movia foretage en vurdering og beslutte et endeligt, fælles reduktionskrav.

Spørgsmål 1

Da der iht. punkt 9.3 ikke afregnes kvalitetsbonus eller modregning i linje 5A-perioden vil vi foreslå, at det kvalitetsindeks, som der skal bydes med (skema 4), kun gælder fra ikrafttrædelse af +Way-perioden, og dermed også at 5A-perioden ikke indgår i grundlaget for kontraktforlængelser iht. punkt 9.4.

Kundetilfredsheden i linje 5A-perioden og +Way-perioden vil være baseret på væsentligt forskelligt grundlag (busmateriel, fremkommelighed, rute, køreplan). Vil Movia overveje dette?

Svar på spørgsmål 1

Movia har overvejet dette i forbindelse med udarbejdelse af udbudsmateriale, og beslutningen, om at 5A-perioden indgår i grundlaget for kontraktforlængelse, fastholdes.

Ændring til udbudsmaterialet

Afsnit 1. Udbuddets omfang

I udbudsmaterialet (side 8) oplyses fejlagtigt, at "Udbudsmaterialet tager udgangspunkt i linjens ruteføring og køreplan gældende fra køreplanskiftet den **14. december 2014**".

Der skulle have stået, at udbudsmaterialet tager udgangspunkt i ruteføring og køreplan gældende fra køreplanskiftet **15. december 2013**, eftersom linjen frem til november 2015 (og dermed også i køreplanen gældende fra december 2014) er omlagt på Nørrebro.

Fejlen betyder også, at ruteføringen i hver af de fire pakker er fejlbehæftet (side 14, 17, 20 og 23). Her skal gadenavnene "Borgmestervangen" og "Mimersgade" fjernes. Den øvrige ruteføring er korrekt.

3. november 2014

Ændring til udbudsmaterialet

Busoplysningskema

Der er foretaget ændringer med hensyn til angivelse af sæder/klapsæder på busoplysningskemaet for de nuværende busser. Der kan således downloades nyt busoplysningskema under menupunktet *Udbudsmateriale*.