

Spørgsmål og Svar

8. januar 2018

Movia forventer ikke flere præciseringer og spørgsmål/svar inden fristen for afgivelse af tilbud den 15. januar 2018 kl. 14:00.

Præciseringer

Præcisering 81

Movia har den 22. december 2017 udarbejdet og udsendt udkast til ny indekseringsmodel for HVO100%. Movia har på baggrund af tilbagemeldingerne fra operatørerne og ud fra hensyn til ikke at indføre helt nye reguleringsmekanismer på et sent tidspunkt i udbuddet besluttet at fastholde den nuværende tekst i udbudsmaterialet. Teksten i pkt. 17.4.2 fastholdes derfor uændret.

Præcisering 80

Det præciseres, at såfremt der på enhed 9 afgives tilbud med forskelligt niveau på pakke a og b på henholdsvis servicegrad og kvalitetsindeks, at disse jf. afsnit 1.4, vægtes i forholdet til antallet af timer på pakkerne.

Spørgsmål og svar

Spørgsmål 19

Jf. 5.3.1 Brændstoftype

Er det MOVIA's vurdering at en kompensation på 5% af den køreplanafhængige omkostning vil kunne kompensere operatøren for merudgiften ved at køre med brændstof, der reducerer CO2 udledningen med op til 100%?

Svar på spørgsmål 19

Teksten fra 5.3.2:

Såfremt Movia i kontraktperioden ønsker at reducere CO2 udledning med op til 100% på en eller flere af de

udbudte enheder, kan Movia kræve dette. Movia kan ikke kræve indsættelse af nyt materiel. I sådanne tilfælde betaler Movia op til 5% af den køreplanafhængige omkostning – dog maks. den dokumenterede meromkostning.

Ændres til:

Såfremt Movia i kontraktperioden ønsker at reducere CO2 udledning med op til 100% på en eller flere af de udbudte enheder, kan Movia kræve dette. Movia kan ikke kræve indsættelse af nyt materiel. I sådanne tilfælde betaler Movia op til 5% af den samlede omkostning (fast-, busafhængige-, og køreplanafhængige omkostninger) – dog maks. den dokumenterede meromkostning.

Spørgsmål 18

Virksomhedsoverdragelse:

Der opgives flere forskellige oplysninger omkring virksomhedsoverdragelse af personale udover chaufførerne. I udbudsbetingelserne afsnit 14.2. beskrives at medarbejdere som er knyttet til enheden overdrages, i præcisering 60 beskrives at personalet er tilknyttet anlægget og i præcisering 79 nævnes et andet antal medarbejdere udover chaufførerne end i præcisering 60. Vil Movia bekræfte at virksomhedsoverdragelsesloven er gældende for alt personale relateret til udbud A16.

Svar på spørgsmål 18

Som beskrevet i afsnit 14.1 skal virksomhedsoverdragelsesloven følges af tilbudsgiveren. Dette gælder både i forhold til chauffører og andre medarbejdere (mekanikere, klargøringsfolk og administrative).

De nævnte præciseringer er foretaget for at give tilbudsgiverne uddybende oplysninger om, hvilke medarbejdere den nuværende operatør forventer, der skal overdrages.

Det er korrekt, at der er oplyst forskellige antal medarbejdere i præcisering nr. 60 og 79, men det er to forskellige angivelser, som blev givet for at skabe gennemsigtighed.

Nuværende operatør har givet nye informationer for tilknytning af medarbejdere (6 mekanikere, 6 klargøringsfolk og 2 administrative) på enhederne 3 til 9. Disse informationer kan ses nedenfor.

Tilbudsgiver kan derfor se bort fra det angivne maks. antal af andet personale (andre end chauffører) pr. enhed, der blev angivet i præcisering 79.

Medarbejdertilknytningen, som er angivet af den nuværende operatør, er:

Enhed	Klargøring	Mekanikere	Admin.
Enhed 3:	2	2	0
Enhed 4:			
Enhed 5:			
Enhed 6:			
Enhed 7:			
Enhed 8:			
Enhed 9a+b:	4	4	2

28. december 2017

Præciseringer

Præcisering 79

Under menupunktet *Udbudsmateriale, Oplysninger til brug for tilbudsafgivelse* kan der downloades en liste over mekanikere og administrative med løn og anciennitetsforhold (j).

Det antal personale (andre end chauffører), nuværende operatør maksimalt forventer at virksomhedsoverdrage på de enkelte enheder, er:

Enhed	Mekanikere	Klargøringsfolk	Administrative
-------	------------	-----------------	----------------

3	1	1	1
4	1	1	1
5	1	1	1
6	1	1	1
7	1	1	1
8	1	1	1
9	2	2	1

Det maksimale antal personale (andre end chauffører), der i alt overdrages på enhederne 3-9, er angivet i præcisering nr. 60.

22. december 2017

Præciseringer

Oplæg til nyt indeks for HVO100%

På forhandlingsmøderne blev udfordringen med prisen på HVO drøftet – herunder indekseringen. På baggrund af denne drøftelse har Movia udarbejdet et oplæg til en ny indeksmodel for HVO100%.

Modellen er beskrevet herunder, og Movia vurderer endeligt – på baggrund af bemærkninger fra tilbudsgiverne – hvorvidt modellen bliver implementeret i udbudsmaterialet for udbud A16.

Bemærkninger til modellen skal være Movia (vih@moviatrafik.dk) i hænde senest den 3. januar 2018.

"Prisen for HVO100% reguleres i henhold til Omkostningsindekset, baseret på anvendelse af diesel, der beregnes hver måned af Trafikselskaberne i Danmark og offentliggøres på

<http://www.trafikselskaberne.dk/trafikselskaberne.dk/Udbud/Omkostningsindeks>

Såfremt Movia eller operatøren på ethvert tidspunkt i kontrakten kan dokumentere, at den gennemsnitlige prisudviklingen på syntetisk biodiesel (HVO100%) over 21 dage er steget med mere end 10%-point end prisudviklingen for Omkostningsindekset for diesel, kan parten kræve en genforhandling af den aftalte kompensation pr. køreplantime.

Hvis ikke parterne kan blive enige om en ny kompensation pr. køreplantage, kan hver af parterne opsige aftalen om brug af syntetisk biodiesel med 6 måneders varsel. Operatørens dokumenterede omkostning til brændstof fastholdes herefter til en prisudvikling for HVO100%, som højst er 10%-point over prisudviklingen for Omkostningsindekset for diesel. Fastholdelsen af omkostningen til brændstof sker ved iblanding af alm. Diesel (B7) i det anvendte brændstof. Hvis prisudviklingen for HVO100% igen bliver mindre end 10%-point over prisudviklingen for Omkostningsindekset for diesel genindtræder den oprindelige aftale om anvendelse af HVO100%.

Som en del af genforhandlingen kan parterne aftale, at der aftales et loft for prisudviklingen for brændstoffet. Hvis loftet nås, påhviler det operatøren at sørge for iblanding af alm. diesel (B7), således at den aftalte prisstigning ikke overskrides.

Eks. Der er aftalt et loft på en prisstigning af HVO100%, som ikke må stige mere end 30%-point i forhold til diesel. Når loftet nås, tilsætter operatøren diesel til tanken således at andelen af HVO reduceres og timeprisen fastholdes. Resultatet kan f.eks. være, at i stedet for HVO100% anvendes en blanding med 80% HVO og 20% diesel B7.

Indeksering af anvendelse af iblanding af HVO100% følger indeksering af dieselpriisen. Det er dermed alene tale om en alternativ indekseringsmodel ved anvendelse af HVO100%.

Ved anvendelse af HVO100% til kabineopvarmning i enhed 9, indekseres hele kontrakten alene i forhold til el-indekset. Der sker således ikke en regulering af prisen for HVO til kabineopvarmning."

Præcisering 78

Opdateret udbudsbetingelser inkl. kontraktbestemmelser

Der kan downloades et opdateret sæt Udbudsbetingelser inkl. kontraktbestemmelser under menupunktet *Udbudsmateriale, Udbudsbetingelserne inkl. Kontraktbestemmelser.*

Materialet er opdateret med de rettelser, som er beskrevet under menupunktet *Spørgsmål og svar*. Præciseringer samt spørgsmål og svar, som fremgår af menupunktet *Spørgsmål og svar*, gælder fortsat som fortolkningsbidrag til udbudsbetingelserne.

Præcisering 77

Afsnit 5.3.3

Teksten:

Tilbudsgiveren skal med tilbudsafgivelsen dokumentere at kravene til busserne udvendige støjniveau overholdes via en støjmåling udført efter miljøsynsmanualens del 2 for udvendig støj.

Ændres til:

Tilbudsgiveren skal inden driftsstart dokumentere at kravene til busserne udvendige støjniveau overholdes via en støjmåling udført efter miljøsynsmanualens del 2 for udvendig støj.

Præcisering 76

Afsnit 4.2.2

Teksten:

Movia kan frem til 30 dage efter endelig tildeling af kontrakten ændre placering af teknikskabet. Teknikskabet skal kunne placeres op til 100 m fra lademast på en af Movia anvist grund.

Teksten:

Movia kan frem til 60 dage efter endelig tildeling af kontrakten ændre placering af teknikskabet. Teknikskabet skal kunne placeres op til 100 m fra lademast på en af Movia anvist grund.

Præcisering 75

Såfremt tilbudsgiver ønsker at anvende ladestationer i byrummet, men ikke særskilt angiver ønsker for antal ladestationer i byrummet for enhed 9 option, forudsætter Movia, at operatørens ønsker samme løsning som for enhed 9 basis uden ladestander 2, 3 og 4 på Roskilde St.

Præcisering 74

Teksten:

4.2.5 Etablering af ladestationer

Det påhviler tilbudsgiver at foranstalte etablering af ladestationen herunder at tilvejebringe alle nødvendige tilladelser f.eks. bygge- og gravetilladelser. Roskilde Kommune vil følge de almindelige procedurer for myndighedsgodkendelse af tilbudsgivers ansøgning af bygge- og gravetilladelser mv.

Tilbudsgiver afholder alle omkostninger til etablering af ladestationer i byrummet. Tilbudsgiver kan dog viderefakturere revisorpåtegnede tilgåede omkostninger for nettilslutning og "gravearbejde" til Movia. Ved "gravearbejde" forstås fremføring af strømkabler mellem ladestation og tekniskskab, og fremføring af strømkabler for stikledning mellem tekniskskab og nettilslutningspunkt. Gravearbejde omfatter anlægsarbejder ved nedgravning af strømkabler, kabelføring, reetablering samt evt. omkostninger til håndtering af forurenede jord og arkæologiske undersøgelser.

I tilfælde af, at tilbudsgiveren viderefakturerer tilgåede omkostninger for nettilslutning og "gravearbejde" til Movia, overgår ejerskabet til disse installationer til Roskilde Kommune. Movia kan forlange særskilt opgørelse af de tilgåede omkostninger til nettilslutning og "gravearbejde" for matrikler ejet af Roskilde Kommune.

Tilbudsgiver skal angive omkostninger for nettilslutningsbidrag (inklusive moms) i bilag 8 Liste over ladestationer. Tilbudsgiver kompenseres med op til det beløb for nettilslutning for hver enkelt lokalitet, som fremgår af de værdier, som tilbudsgiver har angivet i bilag 8 Liste over ladestationer.

I forhold til gravearbejde beregner Movia en enhedspris på DKK 1.250 (inklusive moms) per løbende meter, som lægges til grund for evaluering af tilbudsgivers samlede tilbudte pris, jf. afsnit 1.3.7. Tilbudsgiver kompenseres for de faktiske tilgåede omkostninger til gravearbejde for det antal meter gravearbejde, som tilbudsgiver har angivet for hver lokalitet i angivet i bilag 8 Liste over ladestationer. Tilbudsgiver må således ikke viderefakturere omkostninger for gravearbejde til Movia for flere meter per lokalitet end hvad fremgår af de værdier, som tilbudsgiver har angivet i angivet i bilag bilag 8 Liste over ladestationer.

Roskilde Kommune stiller vederlagsfrit passende areal til rådighed for tilbudsgiver til brug for placering af de aftalte ladestationer i byrummet.

Ændres til:

4.2.5 Etablering af ladestationer

Det påhviler tilbudsgiver at foranstalte etablering af ladestationen herunder at tilvejebringe alle nødvendige tilladelser f.eks. bygge- og gravetilladelser. Roskilde Kommune vil følge de almindelige procedurer for myndighedsgodkendelse af tilbudsgivers ansøgning af bygge- og gravetilladelser mv.

Tilbudsgiver afholder alle omkostninger til etablering af ladestationer i byrummet. Tilbudsgiver kan dog viderefakturere revisorpåtegnede tilgåede omkostninger for nettilslutning og "gravearbejde" til Movia. Tilbudsgiver kompenseres med op til DKK 1.875 (inklusive moms) per løbende meter for de faktiske tilgåede omkostninger til gravearbejde for det antal meter gravearbejde, som tilbudsgiver har angivet for hver lokalitet i angivet i bilag 8 Liste over ladestationer. Ved "gravearbejde" forstås fremføring af strømkabler mellem ladestation og tekniskskab, og fremføring af strømkabler for stikledning mellem tekniskskab og nettilslutningspunkt. Gravearbejde omfatter anlægsarbejder ved nedgravning af strømkabler, kabelføring, reetablering samt evt. omkostninger til håndtering af jord i forureningsklasse 1, 2 og 3. I forhold til omkostninger for håndtering af jord i forureningsklasse 4 og omkostninger til gennemførelse af arkæologiske

undersøgelser kompenserer Movia tilbudsgiver med de faktisk afholdt omkostninger uanset om disse måtte overskride DKK 1.875 per løbende meter.

I tilfælde af, at tilbudsgiveren viderefakturerer tilgåede omkostninger for nettilslutning og "gravearbejde" til Movia, overgår ejerskabet til disse installationer til Roskilde Kommune. Movia kan forlange særskilt opgørelse af de tilgåede omkostninger til nettilslutning og "gravearbejde" for matrikler ejet af Roskilde Kommune.

Tilbudsgiver skal angive omkostninger for nettilslutningsbidrag (inklusive moms) i bilag 8 Liste over ladestationer. Tilbudsgiver kompenseres med op til det beløb for nettilslutning for hver enkelt lokalitet, som fremgår af de værdier, som tilbudsgiver har angivet i bilag 8 Liste over ladestationer.

I forhold til gravearbejde anvender Movia en enhedspris på DKK 1.875 (inklusive moms) per løbende meter, som lægges til grund for evaluering af tilbudsgivers samlede tilbudte pris, jf. afsnit 1.3.7. Tilbudsgiver må således ikke viderefakturere omkostninger for gravearbejde til Movia for flere meter per lokalitet end hvad fremgår af de værdier, som tilbudsgiver har angivet i angivet i bilag 8 Liste over ladestationer.

Roskilde Kommune stiller vederlagsfrit passende areal til rådighed for tilbudsgiver til brug for placering af de aftalte ladestationer i byrummet.

Præcisering 73

Efter drøftelserne på forhandlingsmøderne omkring evt. ændring af den i afsnit 14.4 beskrevne kompensationsmodel, har Movia vurderet, at der er skabt en sådan gennemsigtighed omkring de mulige forpligtelser forbundet med overdragelse af de relevante medarbejdere, at der ikke er behov for yderligere præciseringer i form af ændringer til afsnit 14.

Præcisering 72

Movia præciserer svaret på spørgsmål 20 fra:

"Opsigelse af retten til anvendelse af reklamer er angivet i afsnit 7.2.3, hvor det fremgår at Movia med et halvt års varsel kan opsigte operatørens ret til opsætning af reklamer."

Til:

"Såfremt Movia beslutter, at brugen af hængeskilte helt eller delvist ophører i kontraktperioden, og dette ikke er som del af opsigelsesretten, der er beskrevet i afsnit 7.2.3, vil operatøren blive givet 6 måneders varsel."

Præcisering 71

Movia præciserer for skemaet i bilag 6 Driftsredegørelse under den tilbudte løsnings fleksibilitet i driftsafviklingen, at den øvre grænse for operatørens ladebehov (min/time) for de enkelte buslinjer højst må svare til de eksisterende mulige ladepauser i de tilbudte vognplaner.

Præcisering 70

Afsnit 17.4.4

På forhandlingsmøderne har el-indekset, som er beskrevet i afsnit 17.4.4, været drøftet. Tilbudsgiverne har haft forskellige holdninger til, hvorvidt vi bør ændret indekset eller ej. Da Movia ikke mener, at der på nuværende tidspunkt er et indeks, som er bedre fastholder vi det i udbudsmaterialet beskrevne el-indeks. Bevæggrunden herfor er, at Movia ikke er bekendt med et alternativt el-indeks, som er anvendeligt. Udviklingen i North Pool spotprisen afspejler ikke den samlede prisudvikling for den el, som operatøren aftager, idet tariffer, transport, PSO og andre afgifter ikke er omfattet. Movia mener derfor ikke, at en indeksering af elprisen alene kan baseres på udviklingen i North Pool spotprisen.

Følgende tilføjes dog til udbudsmaterialets afsnit 17.4.4:

Hvis Movia i løbet af kontraktperioden udvikler et andet el-indeks, vil det være muligt at indgå aftale i kontraktperioden om benyttelse af dette, såfremt både Movia og operatøren er indstillet herpå.

Præcisering 69

Såfremt tilbudsgivers tilbud omfatter mere end ét tilbud for enhed 9, og der for de tilbudte løsninger er forskelle i behov for ladeophold til opladning af i byrummet, ladehastighed ved depotet eller bussens rækkevidde, skal tilbudsgiver for hvert tilbudt løsning udfylde skemaet i bilag 6 Driftsredegørelse under den tilbudte løsnings fleksibilitet i driftsafviklingen.

Spørgsmål og svar

Spørgsmål 117

Udbudsmateriale side 27

1) Vil Movia venligst uddybe baggrunden for at det alene er antallet af siddepladser og ikke totalkapaciteten (sidde- og ståpladser), der er inddraget i evalueringen? Konsekvensen heraf er, at en operatør principielt kan få 10 point for en bustype, som har en lavere totalkapacitet.

2) Vil Movia friholde operatøren for bod, hvis den af Movia fastsatte evalueringskriterier og mindstekrav til indretningen medfører passagerklager? Vi finder det rimeligt, at operatøren ikke pålægges bod, der skyldes bussens indretning, når antallet af siddepladser er fastsat af Movia.

Svar på spørgsmål 117

1) Movia har stillet krav til flexarealer, siddepladser samt buslængder. På denne baggrund vurderer Movia at det fornødne gulvareal til stående passagerer leveres. Movia vurderer, at forudsætningerne for fastlæggelse af totalkapacitet har ringe sammenhæng med realistisk antal stående passagerer. Movia har derfor valgt at parameteret ikke indgår i evalueringen, da vægning ville blive pålagt et parameter, som ingen betydning har for bussens faktiske egenskaber i drift.

2) Nej. Movia friholder ikke operatøren for bod.

Spørgsmål 116

Vil Movia kompensere de tilbudsgivere, der ikke har indregnet det faglige tillæg (fra EU) i deres tilbud? Hvis ja, bedes Movia venligst bekræfte, at dette gælder for alle, herunder de eksisterende operatører af enhederne.

Svar på spørgsmål 116

Nej.

Spørgsmål 115

Vi er blevet bekendt med at infrastrukturleverandøren (systemleverandøren) i Roskildeudbuddet har en ansvarsbegrænsning ved såvel etablering som i driftsperioden. Er dette korrekt? Såfremt dette er tilfældet skal ordregiver opfordres til at indsætte præcis samme ansvarsbegrænsning i A16 udbuddet, således at tilbudsgivere, der måtte vælge at foranledige infrastrukturen selv, ikke pålægges en højere risiko end tilbudsgivere, der vælger Roskilde udbuddets infrastrukturløsning.

Hvis Movia ikke gør dette, ønsker vi at Movia oplyser hvorfor dette ikke er i strid med ligebehandlingsprincippet?

Svar på spørgsmål 115

Ja det er korrekt, at infrastrukturleverandøren (systemleverandøren) i Roskildeudbuddet har en ansvarsbegrænsning ved såvel etablering som i driftsperioden.

Da alle tilbudsgivere frit kan vælge mellem at anvende Roskilde Kommunes ladeinfrastruktur i byrummet eller ladeinfrastruktur i byrummet foranstaltet af tilbudsgiver selv, er Movia ikke enig i, at forskellige vilkår ved anvendelse af kommunens eller egen ladeinfrastruktur er at betragte som i strid med ligebehandlingsprincippet.

18. december 2017

Præciseringer

Movia har besluttet at forlænge fristen for afgivelse af tilbud til den 15. januar 2018 kl. 14:00.

På forhandlingsmøderne opfattede Movia, at tilbudsgiverne manglede informationer omkring deres vurderingen af deres tilbud. Movia har derfor besluttet at fremsende nogle flere detaljer til hver af tilbudsgiverne. Disse vil blive fremsendt den 19. december 2017.

Som nævnt på forhandlingsmøderne vil der udsendt et opdateret udbudsmateriale. Vi når desværre ikke at uploade det i dag, men vi forventer at kunne gøre det senest den 20. december 2017.

Ud over præciseringerne nedenfor vil der i de kommende dage blive udsendt et par yderligere præciseringer. Movia vil gøre sit bedste for, at disse præciseringer er uploadet senest fredag i denne uge.

Præcisering 68

Hver opmærksom på, at den fremsendt serviceattest skal være udstedt mindre end 6 måneder før indgivelsen af det endelige tilbud,

Præcisering 67

Roskilde Kommune har betinget salget af grunden til det nye depot med, at kontrakten mellem Movia og tilbudsgiver er underskrevet senest den 28. marts 2018.

Movia er opmærksom på denne forudsætning. Roskilde Kommune har fastlagt datoen efter drøftelse med Movia. Movia forventer, at foretage den endelige tildeling den 20. februar 2018, hvorfor der både er rum til det uforventede og til underskrivelse af kontrakten.

Præcisering 66

Movia oplyser om, at der på enhed 2 er drøftelser i kommunen om ændring af kørslen, som kan medføre en reduktion af busantallet med to busser. Det forventes at timeantallet pr. bus vil stige. Det er dog kun drøftelser, hvorfor Movia ikke ændrer i kravet til, hvad der udbydes. Ændringen vil kunne foretages inden for rammerne af kontrakten.

Movia vil så snart en tildeling finder sted, orientere den tildelte operatør om, den viden vi har på pågældende tidspunkt.

Præcisering 65

Såfremt der på enhed 9 bliver indgået kontrakt med elbusser på pakke a og dieselbusser på pakke b, at pakke a indekseres efter indeks for el og pakke b efter indeks for diesel.

Præcisering 64

Jf. afsnit 1.4.1.4 gives der ved beregning point til Designet af ladestation på en skala fra 0-10 point. Det oplyses at såfremt, der afgives tilbud med infrastruktur fra Roskilde Kommunes udbud, at delkriteriet Design af ladestation da tildeles 5 point.

Præcisering 63

Det har ikke været muligt for Movia at opnå tilladelse fra Vejdirektoratet til at betjene linje 215 med busser på 12,3 meter.

Præcisering 62

Der kan downloades en engelsk version af miljøsynsmanualen (del 1 og del 2) fra udbudssiden under

menupunktet Udbudsmateriale, Andet.

Såfremt der er indholdsmæssige forskelle i den danske og engelske udgave, er det til enhver tid den danske udgave, som ligger på udbudssiden under menupunktet Udbudsmateriale, Bilag til kontraktbestemmelserne, der skal afgives tilbud efter og således er gældende for en indgået kontrakt.

Præcisering 61

Afsnit 6.4.5 Realtidssystem

Teksten:

Før påbegyndelse af ny tur skal chaufførerne, ved at vælge (logge på/acceptere) korrekt linje og tur, sikre, at RPS sender korrekte data, således at systemet fungerer efter hensigten.

Movia leverer data til RPS ved hjælp af de i afsnit 6.3.7 omtalte webservices.

Data fra RPS i tilbudsgiverens busser stilles vederlagsfrit til rådighed for tilbudsgiveren for eventuel anvendelse i tilbudsgiverens egne IT-systemer.

I forbindelse med udviklingen af RPS, har Movia også udviklet en klient (CMT-klienten), der for på igangværende kontrakter kan benyttes i overgangsfasen fra det gamle realtidssystem (Tale-/dataradio) til RPS. CMT-klienten skal ses som en erstatning for den gamle OCA-klient.

CMT-klienten kan anvendes af tilbudsgiver til flere forskellige ting, herunder til driftsstyring:

1. Overvåge busser, linjer og ture på kortet og i listeform, herunder forsinkelser markeret med farve
2. Overvåge GPS udstyret i bussen for antal fejlagtige positioner
3. Overvåge enkelte buslinjers aktive ture for forsinkelser, ankomst og afgang til stoppesteder
4. Rapport for driftsforstyrrelser på turniveau, ture ikke kørt, ture ikke fuldført, auto matchede ture etc.
5. Mulighed for driftslederen at logge en bus på en tur ved at højreklikke på bussen på kortet eller på listeoversigten
6. Mulighed for driftslederen at aflyse en kørende tur ved at højreklikke på bussen på kortet eller på listeoversigten. Se desuden afsnit 8.2.
7. Mulighed for at aflyse/tilbageføre multiple ture i særskilt menupunkt

Operatører som skal køre efter bestemmelserne i dette udbudsmateriale vil også blive tilbudt adgang til klienten. Dog forpligter Movia sig ikke til noget i den forbindelse; og Movia kan når som helst (med et varsel på seks måneder) ændre på eller trække klienten tilbage uden at tilbyde tilbudsgiver tilsvarende funktionalitet til brug for tilbudsgivers driftstyring, eller nogen form for kompensation.

Ændres til:

Før påbegyndelse af ny tur skal chaufførerne, ved at vælge (logge på/acceptere) korrekt linje og tur, sikre, at RPS sender korrekte data, således at systemet fungerer efter hensigten. Movias krav hertil er udtrykt i tre kvalitetsparametre:

- Turaccept
- Positionsdekning
- Positions kvalitet

Turaccept er udtryk for, at der er sket en pålogging fra operatørens system til RPS. Andelen af korrekt påloggede ture skal være mindst 98 % af det samlede antal forventede ture.

Positionsdekning udtrykker, hvor stor en andel positionsmeddelelser Movia har modtaget ud af det forventede antal positionsmeddelelser. Det er et krav, at operatørens udstyr generer en positionsmeddelelse pr. sekund, og at Movia modtager minimum 98% af disse; dog betragtes en enkelt manglende position (et enkelt sekund) ikke som et udfald / en mangel.

Positions kvalitet udtrykker hvor stor en andel af de modtagne positionsmeddelelser, der er korrekt formaterede og med korrekt indhold; bl.a. hvor stedsbestemmelsen refererer til en sandsynlig position på et sandsynligt tidspunkt. Også her er kravet 98%.

Movia leverer data til RPS ved hjælp af de i afsnit 6.3.7 omtalte webservices.

Data fra RPS i operatørens busser stilles vederlagsfrit til rådighed for operatøren for eventuel anvendelse i operatørens egne IT-systemer.

I forbindelse med udviklingen af RPS, har Movia også udviklet en klient (CMT-klienten), der for på igangværende kontrakter kan benyttes i overgangsfasen fra det gamle realtidssystem (Tale-/dataradio) til RPS. CMT-klienten skal ses som en erstatning for den gamle OCA-klient.

CMT-klienten kan anvendes af operatør til flere forskellige ting, herunder til driftstyring:

1. Overvåge busser, linjer og ture på kortet og i listeform, herunder forsinkelser markeret med farve
2. Overvåge GPS udstyret i bussen for antal fejlagtige positioner
3. Overvåge enkelte buslinjers aktive ture for forsinkelser, ankomst og afgang til stoppesteder
4. Rapport for driftsforstyrrelser på turniveau, ture ikke kørt, ture ikke fuldført, auto matchede ture etc.
5. Mulighed for driftslederen at logge en bus på en tur ved at højreklikke på bussen på kortet eller på listeoversigten
6. Mulighed for driftslederen at aflyse en kørende tur ved at højreklikke på bussen på kortet eller på listeoversigten. Se desuden afsnit 8.2.
7. Mulighed for at aflyse/tilbageføre multiple ture i særskilt menupunkt

Operatører som skal køre efter bestemmelserne i dette udbudsmateriale vil også blive tilbudt adgang til klienten. Dog forpligter Movia sig ikke til noget i den forbindelse; og Movia kan når som helst (med et varsel på seks måneder) ændre på eller trække klienten tilbage uden at tilbyde operatør tilsvarende funktionalitet til brug for operatørs driftstyring, eller nogen form for kompensation.

Spørgsmål og svar

Spørgsmål 114

Af svaret på spørgsmål 113 fremgår "Såfremt niveauet af elafgiften igen reguleres i opadgående eller nedadgående retning reguleres timeprisen igen efter samme metodik, som beskrevet ovenfor." Har denne bestemmelse forrang for Kontraktens § 21 Genforhandling?

Svar på spørgsmål 114

Ja, svaret på spørgsmål 113 angiver en konkret metode til håndtering af ændring i elafgiften, der sikrer, at parterne stilles "som hvis ændringen ikke var indtrådt" (Kontrakten § 21, stk. 1). Svar på spørgsmål 113 har forrang for Kontrakten § 21, stk. 1.

12. december 2017

Præciseringer

Præcisering 60

Personaleoplysningerne for enhederne 3-9, som ligger under menupunktet Udbudsmateriale, Oplysninger til brug for tilbudsafgivelse, punkt a er ikke korrekte.

Af andet personale end chauffører skal følgende forventes overdraget på enhederne 3-9:

2 administrative

6 mekanikere

6 klargøringsfolk

På nuværende tidspunkt kan det ikke oplyses, hvordan personalet overdrages på de enkelte enheder.

Chauffører og klargøringspersonale er tilknyttet Tillægsoverenskomsten for rutebilkørsel i HT området.

Mekanikerne er omfattet af Metal-Transportoverenskomst. Administrativt personale er på individuelle kontrakter.

Mekanikere og administrativt personale er alle er individuelt aflønnede og følger ikke en anciennitetsskala.

Ingen af disse nyder særlig beskyttelse. Alle er tilknyttet anlægget i Roskilde og ikke en enkelt enhed.

Yderligere oplysninger om klargøringspersonalet:

24. november 2017

Præciseringer

Præcisering 59

Movia har rettet priserne i prisbladet for Roskilde Kommunes ladeinfrastruktur i byrummet. Årsagen hertil er, at priserne fejlagtigt var angivet ekskl. moms. Endvidere har Movia konstateret en regnefejl for beregning af prisen for Svogerslev Ladestation 1**, 450 kW-ladetrin. Det nye prisblad kan downloades fra udbudssiden under menupunktet *Udbudsmateriale, Andet*.

OBS: Fristen for afgivelse af tilbud ændres til den 30. november 2017 kl. 14:00.

21. november 2017

OBS: Movia har besluttet at forlænge fristen for afgivelse af tilbud til den 29. november 2017 kl. 14:00

Præciseringer

Præcisering 58

Der kan downloades nyt prisblad for Roskilde Kommunes udbud af ladeinfrastruktur fra udbudshjemmesiden under menupunktet Udbudsmateriale, Andet. Prisen omfatter etablering af ladestation inkl. gravearbejde og nettilslutning samt service af ladestation gennem 10 år og præmie for kommunens selvforsikring af installationer. Prisen er ekskl. Moms.

[Teknisk data om Roskilde Kommunes ladeinfrastruktur](#)

Ladestationen leveres af Siemens

Tekniske data for jævnstrømsomformeren:

- Maximal udgangseffekt: 300 kW/450 kW (@750 V DC)
- Nominel/max. udgangsspænding: 450/750 V DC
- Maksimal udgangsstrøm: 400 A DC/600 A DC

Teknisk data for lademast:

- Lademasten har en frihøjde på 4,8 meter når pantografen er hævet
- Lademasten er udstyret med en pantograf som nedsænkes når ladeprocessen starter, og hejses op i armen når ladningen afsluttes.
- Initering og afslutning af ladning tager samlet ca. 30 sekunder

Siemens ladestation er kompatibel med OppCharge-industristandarden. Oppetiden er mindst 95% for hver ladestation de første 3 måneder efter driftsstart og mindst 98% herefter.

Siemens ladestation er integreret til følgende leverandørers elbusser:

- Volvo
- Novabus
- Solaris
- Newflyer

Siemens er endvidere i proces med integration af deres system med VDL og Ebusco.

Siemens tilbyder onboard equipments som en samlet løsning, og integration med enhver bus kan håndteres ved direkte kontakt mellem Siemens og BUS OEM'en. Med Onboard equipment fra Siemens garanteres fuld lade interoperabilitet med Siemens ladestationen.

Opladningsprocessen er fuldt automatiseret og påbegyndes, når elbus ankommer til lade masten, og WLAN kommunikationen er etableret. Batteristyringssystemet (BMS) på elbussen styrer opladningen i henhold til standardprotokollen ISO 15118 via WiFi.

Føreren indleder den yderligere opladningsproces ved at aktivere driftsbremsen så køretøjet sikres under masten. Før selv opladningsprocessen starter og pantografen sænkes udfører ladestationen en

sikkerhedskontrol i henhold til DIN EN 61851, f.eks. udfører kabelcheck, isolationskontrol, PE-CP-kontrol, forudgående kontrol. Når alt er kontrolleret og bevist sikkert, sænker pantografen og den egentlige opladning starter.

Opladningsprocessen kontrolleres løbende af ladestationen, og i tilfælde af indikationer om funktionsfejl eller fejl, vil systemet lukke ned øjeblikkeligt, således er sikkerhed altid kan garanteres.

Siemens monitorer ladestationerne og ladeprocessen med Siemens eBus-cloud ved hjælp af OCPP.

Siemens eBUS Cloud leverer operationelle data og servicerelaterede oplysninger, samt driftsdata vedrører de enkelte opladningsprocesser for alle ladestationer og elbusser.

For yderligere information om Siemens ladestation henvises til Glenn Ferslev,

Siemens, glenn.ferslev@siemens.com, +45 2372 3892.

Præcisering 57

Afsnit 2.7.9, Roskilde Kommune udbyder grund til garageanlæg

Roskilde Kommune udbyder betinget købsaftale om køb af 10.000 m² erhvervsareal på Lykkegårdsvej i Roskilde. Erhvervsarealet kan anvendes som busdepot. Hele udbudsmaterialet kan findes på nedenstående link, under overskriften "Erhvervsgrund til salg af Lykkegårdsvej 12".

<http://roskilde.dk/borger/bolig/grunde-til-salg>

Tilbudsgivere, som er interesseret i at erhverve grunden skal fremsende et underskrevet eksemplar af eksempel på købsaftale (kan hentes via ovenstående link), som skal være Roskilde Kommune i hænde senest den 30. november 2017 kl.15.00. Køb af grunden er betinget af, at operatøren tildes kørsel for udbudsenhed 9. Spørgsmål til salg af grunden kan rettes til Jens Thorsen (Jensdt@roskilde.dk), Roskilde Kommune. Underskrivelsen af den betingede købsaftale giver en mulighed, men ikke en pligt til at erhverve det pågældende areal. Det er muligt at erhverve et mindre stykke af grunden, f.eks. 8.000 m².

De tilbudsgivere, som har indleveret en betinget købsaftale, sikres, at såfremt tilbudsgiver tildes kørsel for udbudsenhed 9, opnår tilbudsgiver retten til at købe grunden på de vilkår, som fremgår af Roskilde Kommunes annonce. Kommunens forbehold om at forholde sig retten til frit at forkaste alle tilbud bortfalder, når kommunen har antaget tilbudsgivers ønske om betinget købsaftale. Dette forventes at ske snarest efter 30. november 2017.

Præcisering 56

Det er ikke muligt at lægge opladning på Roskilde St. af elbusser i pakke a til grund for tilbuddet.

Præcisering 55

Movia ønsker at præcisere forholdene omkring basis og optionspakke på enhed 9 pakke a og b. I både basis og option indgår pakke a og b. I basisbuddet efterspørges elbusser på både pakke a og b. I optionsbuddet efterspørges elbusser på pakke a og Euro 6 busser på pakke b. Således består optionen begrebsmæssigt af Euro 6 busser. På den baggrund præciseres følgende for så vidt angår evalueringen af enhed 9:

Afsnit 1.4.1.1 - Pris

Teksten:

.... Ved bedømmelsen af henholdsvis basis- samt optionspris på option 1, vil point blive multipliceret med følgende vægtning: 90% og 10%.

Ændres til:

.... Ved bedømmelsen af henholdsvis basis- samt optionspris på option 1, vil point blive multipliceret med følgende vægtning: 90% og 10%. Dette sker beregningsmæssigt ved, at der tildes ét pointtal for ren eldrift (på pakke a og b), der multipliceres med 90 %, og ét pointtal for en blanding af eldrift samt drift med Euro 6 busser (på pakke a og b), der multipliceres med 10 %.

Afsnit 1.4.1.2 - Kvalitet

Teksten:

Vægtning af underkriteriet "Kvalitet af drift":

... Ved bedømmelsen af underkriteriet "Kvalitet af drift" på henholdsvis basis- samt option 1 for enhed 9 vil point blive multipliceret med følgende vægtning: 90% og 10%.

Ændres til:

Vægtning af underkriteriet "Kvalitet af drift":

... Ved bedømmelsen af underkriteriet "Kvalitet af drift" på henholdsvis basis- samt option 1 for enhed 9 vil point blive multipliceret med følgende vægtning: 90% og 10%. Dette sker beregningsmæssigt ved, at der tildeles ét pointtal for ren eldrift (på pakke a og b), der multipliceres med 90 %, og ét pointtal for drift med Euro 6 busser (på pakke b), der multipliceres med 10 %.

Afsnit 1.4.1.3 - Miljø

Teksten:

Vægtning af underkriteriet "Miljø":

Ved bedømmelsen af "Miljø" på henholdsvis basis- samt option 1 for enhed 9 vil point blive multipliceret med følgende vægtning: 90% og 10%.

Ændres til:

Vægtning af underkriteriet "Miljø":

Ved bedømmelsen af "Miljø" på henholdsvis basis- samt option 1 for enhed 9 vil point blive multipliceret med følgende vægtning: 90% og 10%. Dette sker beregningsmæssigt ved, at der tildeles ét pointtal for ren eldrift (på pakke a og b), der multipliceres med 90 %, og ét pointtal for drift med Euro 6 busser (på pakke b), der multipliceres med 10 %.

Afsnit 1.4.1.4 - Materiel

Teksten:

Vægtning af underkriteriet "Kvalitet af materiel":

Ved bedømmelsen af "Miljø" på henholdsvis basis- samt option 1 for enhed 9 vil point blive multipliceret med følgende vægtning: 90% og 10%.

Ændres til:

Vægtning af underkriteriet "Kvalitet af materiel":

Ved bedømmelsen af "Miljø" på henholdsvis basis- samt option 1 for enhed 9 vil point blive multipliceret med følgende vægtning: 90% og 10%. Dette sker beregningsmæssigt ved, at der tildeles ét pointtal for ren eldrift (på pakke a og b), der multipliceres med 90 %, og ét pointtal for drift med Euro 6 busser (på pakke b), der multipliceres med 10 %.

Præcisering 54

Rettelse til præcisering nr. 44

Teksten:

Den elpris, som *systemtilbudsgiveren* fakturerer tilbudsgiver, består af....

Ændres til:

Den elpris, som *Roskilde Kommune* fakturerer tilbudsgiver, består af....

Præcisering 53

Afsnit 12.2.1, sektion "Afregning".

Tabel 3 ændres fra:

Tabel 3. Kompensation ved udvidelse af antallet af driftsbusser

Kontraktår	Kompensation per driftsbus (DKK)
------------	----------------------------------

År 1	371.250
År 2	717.441
År 3	1.038.572
År 4	1.334.644
År 5	1.359.276
År 6	752.672
År 7	366.312
År 8	0
År 9	0
År 10	0
År 11	0
År 12	0

Til:

Tabel 3. Kompensation ved udvidelse af antallet af driftsbusser

Kontraktår	Kompensation per driftsbus (DKK)
År 1	371.250
År 2	717.441
År 3	1.038.572
År 4	1.334.644
År 5	1.359.276
År 6	752.672
År 7	500.000
År 8	500.000
År 9	500.000

År 10	500.000
År 11	500.000
År 12	500.000

Præcisering 52

Placeringer af lademaster (ladestandere) for Roskilde St. er ændret. De to placeringer for lademaster ved volden mod Jernbanegade er flyttet til ordinere busstoppesteder. Ny placering af lademaster (ladestandere) fremgår af "Ændring af bilag d_Anlægstegninger", som kan downloades fra udbudshjemmesiden under menupunktet Udbudsmateriale, Bilag til kontraktbestemmelser. Bemærk, at for option 1 skal lademasten for redundant ladestation fortsat placeres ved linje 201A og 202A's busstoppested.

Præcisering 51

Fra menupunktet *Udbudsmateriale, Oplysninger til brug for tilbudsafgivelse* kan der downloades supplerende oplysninger om chaufførerne på enhederne 1 samt 3-9, som nuværende operatører forventer er omfattet af virksomhedsoverdragelsesloven.

Dertil kan oplyses, at nuværende operatør forventer følgende antal chauffører overdraget for hver enhed:

Enhed 3: 39

Enhed 4: 7

Enhed 5: 10

Enhed 6: 0

Enhed 7: 10

Enhed 8: 6

Enhed 9a: 42

Enhed 9b: 20

Spørgsmål og svar

Spørgsmål 113

Strøm til elbusser er fritaget for afgift til og med 2023. Vil byder blive kompenseret pga. lovændring, hvis denne fritagelse ikke fortsætter efter 2023, eller skal det indregnes i prisen, at afgiftsfritagelsen forsvinder herefter? Og hvorledes håndteres vægt i indekseringen fra 2024?

Svar på spørgsmål 113

Afgiften på el til kollektiv busdrift er reduceret fra 91 øre/kWh til 0,4 øre/kWh. Der er tale om en midlertidig ordning, som ophører 1. januar 2024. Af aftaleteksten fremgår det, at parterne bag aftalen er enige om at arbejde for en forlængelse af ordningen med den lave energiforbrug efter 1. januar 2024.

Tilbudsgiver skal lægge den lave energiforbrug gennem hele kontraktperioden til grund for sit tilbud. Hvis energiforbruget i løbet af kontraktperioden stiger, kompenseres operatøren for den omkostning, som dette måtte medføre.

Kompensationen beregnes ud fra følgende model:

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

Eksempel

Energiforbrug til opladning af elbusser i år 2021: 2.260.000 kWh. Antal køreplanstimer i 2021: 63.000.

Energiforbrug til opladning af elbusser i år 2022: 2.250.000 kWh. Antal køreplanstimer i 2022: 63.000.

Energiforbrug til opladning af elbusser i år 2023: 2.300.000 kWh. Antal køreplanstimer i 2023: 66.000.

Det årlige gennemsnit af energiforbrug til opladning af elbusser i perioden er 2.270.000 kWh. Gennemsnittet af årlige køreplanstimer for perioden er 64.000.

Regulering af timeafhængig pris: $(2.270.000 \text{ kWh} * 0,906 \text{ DKK/kWh} * 1,25) / 64.000 = 40,17 \text{ DKK/t}$.

Spørgsmål 112

Vi oplever idag hvordan der generelt skrues op for kvalitetskontrollerne. Generelt bliver det uden for entreprenørens rækkevidde, hvorvidt en kontrakt kan forlænges, hvis der ikke findes retningslinjer for antal kontroller. Hvad er kriteriet for antal kontroller (pr bus pr år) i en normal situation, hvor kvalitetsniveauet ikke afviger væsentlig fra gennemsnittet?

Svar på spørgsmål 112

Movia har ikke fastsat formelle kriterier for antallet af kontroller pr. bus pr. år i en normal situation.

Det er Movias hensigt at skabe gennemsigtighed omkring kvalitetskontrollen. Der er derfor aftalt en dialog med alle nuværende operatører om den fremtidige kvalitetskontrol, der vil blive igangsat i den kommende tid.

Movia bestræber sig i øvrigt som udgangspunkt på at fordele det samlede antal kontroller på den enkelte operatør svarende til den procentvise andel af køreplantimer den enkelte operatør udfører for Movia.

Såfremt at antallet af brister pr udført kontrol stiger uforholdsmæssigt eller Movia på anden led oplever et mønster, som viser en væsentlig forringelse i kvaliteten, vil Movia indlede en dialog med operatøren om årsagen. Såfremt Movia ikke ser en hurtig forbedring, forbeholder Movia sig, at intensivere antallet af kontroller

Spørgsmål 111

Kvalitetskontrol af rengøring er generelt meget subjektiv. Rengøring kan eksempelvis blive udført midt på dagen, og derved vil bussen ved udkørsel om morgenen risikere at have en fedtplet på en rude. I

nuværende kontrakter forlanges kun rengøring hvert andet døgn, men der gives brister, hvis bussen ikke er

rengjort fra morgenstunden. Hvordan vil man sikre at teksten "bussen skal altid være rengjort" (præcisering 15) ikke medfører en stribe brister, uanset at bussen rengøres dagligt?

Svar på spørgsmål 111

Som udgangspunkt, udfører vi rengørings- og sikkerhedskontrol på garagerne, altså inden driftstart. Vi forbeholder os dog muligheden for, at gøre det i drift. Dette vil blive taget i brug, hvis vi oplever busser, der er meget misvedligeholdte (dvs. ikke, hvis der er tale om én fedtplet på en rude) eller i forbindelse med en intensivning af kontrollerne, jf. svar på spørgsmål 112.

Såfremt en operatør fortrinsvis foretager rengøring senere på dagen end normal driftsstart, er Movia, Trafikservice lydhør overfor at finde et andet tidspunkt at foretage rengørings- og sikkerhedskontrol på end inden normal driftsstart.

Spørgsmål 110

Ang. ekstranettets dispensationssystem ønskes det præciseres, hvilke typer af kvalitetsafvigelser der ikke kan dispenseres fra (herunder 24 timers dispensationen, der ikke kræver godkendelse)?

Og kan det garanteres, at der kommer svar fra Movia på dispensationsansøgninger over 24 timer, og hvor lang responstid kan vi forvente?

Svar på spørgsmål 110

Der kan ikke dispenseres fra sikkerhed. Movia bestræber sig på at behandle dispensations ansøgninger løbende hver dag, indenfor almindelig kontortid. Der vil altid komme et svar på en dispensationsansøgning.

Spørgsmål 109

Hvis man afgiver tilbud med brug af Roskilde Kommunes infrastruktur, hvornår kan man så forvente, at det står færdigt?

Svar på spørgsmål 109

Den 29. januar 2019

Spørgsmål 108

Bilag 6 Driftsredegørelse: Skema vdr. fleksibilitet i driftsafviklingen for elbusser.

1) Ladepausernes længde varierer pr. dagtype. Hvilke værdier ønsker Movia, at tilbudsgiver oplyser i kolonnen "Ladepause"?

2) Ønsker Movia, at der tilbudsgiver oplyser hele reguleringstiden, eller blot den tid, som faktisk benyttes til ladning i kolonnen ladepause?

3) Linjerne 203 - 212 er blandede i vognløbene, så her vil det være unaturligt at indsætte værdier per linje. Ønsker Movia, at tilbudsgiver i stedet oplyser værdierne pr. vognløb?

Svar på spørgsmål 108

1) Hvis ladepausernes varighed varierer, skal tilbudsgiver angive den gennemsnitlige varighed i minutter/time, som skal lægges til grund for tilbudsgivers elbusløsning ved ændring af køreplaner.

2) Det er alene ladepausen inklusive tidsforbrug til til- og frakobling af lader, som skal angives.

3) Nej, Movia ønsker, at tilbudsgiver angiver værdierne for hver linje. Hvor busserne kører i blandede vognløb, kan tilbudsgiver angive dette i fritekstfeltet under skema vedr. fleksibilitet i driftsafviklingen for elbusser.

Spørgsmål 107

Medfører etablering af ladestationer i byrummet ændring af lokalplanen og/eller skal naboer høres i forbindelse med etableringen af ladestationer?

Svar på spørgsmål 107

Etablering af ladestationer i byrummet kræver ikke en ændring af lokalplanen. Roskilde Kommune påtænker ikke at gennemføre en nabohøring, men orienterer naboer om etablering af ladestationen.

Spørgsmål 106

Hvilket serviceniveau kan Movia love i forhold til rydning af sne fra busholdepladser med ladestationer?
Afviklingen af busdriften med endestationsopladede elbusser afhænger af, at busholdepladsen er ryddet for sne.

Svar på spørgsmål 106

Roskilde Kommune vil prioritere rydning af sne fra busholdepladser med ladestationer, således at rydningstjenesten som det første rydder sne fra busholdepladserne. Kommunen etablerer desuden en udrykningstjeneste, som sikrer, at busholdepladser med ladestationer ryddes for sne.

17. november 2017

Der er fortsat forhold, som er uafklaret. Tilbudsgiverne skal derfor forventer flere informationer mandag og måske tirsdag.

Præciseringer

Præcisering 50

12.2 Ændringer i antal af driftsbusser

Reduktion

Teksten:

Særligt for enhed 9

Tidsperioden for Movias muligheder for at reducere antallet af driftsbusser afviger fra ovenstående vilkår.

Movia kan i de første 7 kontraktår reducere antallet af driftsbusser for hele enhed 9 (dvs. summen af el og dieselbusser) med 3 driftsbusser. I de følgende 5 kontraktår kan Movia reducere antallet af driftsbusser med 3 driftsbusser.

Ændres til:

Særligt for enhed 9

Tidsperioden for Movias muligheder for at reducere antallet af driftsbusser afviger fra ovenstående vilkår.

Movia kan i de første 7 kontraktår reducere antallet af driftsbusser for hele enhed 9 med 3 driftsbusser. I de følgende 5 kontraktår kan Movia reducere antallet af driftsbusser med 3 driftsbusser.

Såfremt kontrakten bliver indgået med Euro 6 busser på pakke b, kan Movia maksimalt reducere 3 elbusser ud af de 6 mulige busreduktioner.

Præcisering 49

Reservemateriel på enhed 9 - røde hjørner:

- Der må ikke benyttes busser med røde hjørner på andre linjer end linjerne 201A og 202A.
- Der må godt benyttes busser uden røde hjørner på linjerne 201A og 202A.
- Mindst en reservebus skal opfylde kravene, der er stillet til materiellet på linje 201A og 202A.

Præcisering 48

Det er ikke nødvendigt at vedlægge nødkøreplaner. Hvis der ikke vedlægges nødkøreplaner, skal principperne, for tilpasning af køreplaner til nødkøreplaner, beskrives i tilbudsgivers tilbud.

Præcisering 47

Afsnit 1.3.7 samt 2.7.9

Jf. afsnit 1.3.7 og 2.7.9 skal der vedlægges tilbudsgivers forslag til vognløbsplaner for enhed 9 (elbusser).

Dette krav ændres således, at tilbudsgiver i stedet skal vedlægge en visuel fremstilling, som for hvert vognløb viser drift, pauser og ladepause med angivelse af tidspunkt for dagen. Opladning af busserne skal fremgå klart af figuren, og figuren skal omfatte en forklaring. Som inspiration kan der downloades visuelle fremstillinger af vognplaner for vognløb i udbudsenhed 9 fra menupunktet *Udbudsmateriale, Andet*.

Præcisering 46

Ændring af skabelon til driftsredegørelse (bilag 6)

Tilbudsgiver skal under punktet "Angiv, hvordan fleksibilitet i driftsafvikling opnås ved drift med elbusser" i driftsredegørelsen angive behov for ladepause ved opladning i byrummet, hvor ladetid for ladning af busser ved anlæg, samt bussernes rækkevidde for nye batterier og end-of-life batterier. Disse begrænsninger er forudsætninger for køreplanlægning for udbudsenhed 9 gennem hele kontraktperioden. Ved ændringer af køreplaner lægges disse forudsætninger således til grund for beregning af muligheder for udvidelse af kørselsmængden med det eksisterende materiel (busser og ladeinfrastruktur i byrummet).

Movias vurdering af det antal point tilbudsgiver har opnået for dette punkt i redegørelsen nulstilles forud for vurdering af andet forhandlingstilbud. Bevæggrunden herfor er, at Movia ønsker at inddrage de informationer, som fremgår af den tilrettede skabelon i vurdering af punktet.

Der kan downloades en ny driftsredegørelse fra udbudshjemmesiden.

Præcisering 45

Ændring af skabelon til Liste over busmateriel (bilag 5)

I listen over busmateriel, er der tilføjet en kolonne, hvor størrelsen af kørebatteriet skal angives. Der kan downloades en ny skabelon under menupunktet *Udbudsmateriale, Andet*.

Præcisering 44

4.1.8 Fakturering af strøm

Teksten

Systemleverandøren fakturerer månedligt tilbudsgiver alle omkostninger for tilgået elforbrug. Det tilgåede elforbrug opgøres som den strømmængde (kWh), elbusserne aftager fra ladestationen. Al forbrug af el til tomgangsstrøm afholdes af systemleverandøren.

Den elpris, som systemtilbudsgiveren fakturerer tilbudsgiver, består af 3 komponent:

1. Nord Pool-elprisen, dvs. spotmarkedsprisen på Nord Pool (<http://www.nordpoolspot.com/>) som lægges til grund for beregning af elprisen
2. Leverandørens tillæg, dvs. tillæg, som dækker abonnementsomkostninger, omkostninger til evt. grøn strøm, administration af og systemtilbudsgiverens avance for elsalg
3. Afgifter, dvs. elafgift, PSO-afgift, transport (netafgift og systemafgift)

Komponent 2 fastsættes ved systemleverandørens tilbud, og reguleres ikke i løbet af kontraktperioden.

Dog kan Movia/Roskilde Kommune på et hvilket som helst tidspunkt gennem kontraktperioden vælge, at systemleverandøren skal levere grøn strøm. I dette tilfælde kompenserer Movia tilbudsgiver for omkostningen for grøn strøm i forholdet 1:1.

Ændres til:

Roskilde Kommune fakturerer månedligt tilbudsgiver alle omkostninger for tilgået elforbrug. Det tilgåede elforbrug opgøres som den strømmængde (kWh), elbusserne aftager fra ladestationen. Al forbrug af el til tomgangsstrøm afholdes af kommunen.

Den elpris, som systemtilbudsgiveren fakturerer tilbudsgiver, består af 2 komponent:

1. Roskilde Kommunes elpris.
2. Afgifter, dvs. elafgift, PSO-afgift, transport (netafgift og systemafgift)

Vedr. komponent 1. Elprisen er (2017-priser) 24,71 øre/kWh (ekskl. moms). Elprisen indeksreguleres årligt i henhold til udviklingen i Danmarks Statistiks nettoprisindeks for elektricitet (DS PRIS 114 – 04.5.1 Elektricitet).

Movia/Roskilde Kommune kan på et hvilket som helst tidspunkt gennem kontraktperioden vælge at levere grøn strøm. Operatøren faktureres ikke for omkostninger til grøn strøm fra kommunens ladestationer.

Præcisering 43

12.2.1 De første 6 kontraktår (fra driftsstart og 6 år frem)

Ved udvidelse af antallet af driftsbusser på enhed 9 i kontraktperioden tillader Movia, at operatøren afviger fra kravet om der indsættes elbusser, såfremt den bus, som operatøren ønsker at indsætte er en nulemissionsbus. Ved "nulemissionsbus" forstås en bus, der ikke udleder CO₂ og lokal luftforurening (herunder NO_x og partikler) fra bussens drivmiddel.

Præcisering 42

Afsnit 4.1 Ladestationer foranstaltet af Roskilde Kommune

Hvis tilbudsgiver ønsker at betjene busdriften i pakke b med elbusser, som oplades ved ladestationer i byrummet foranstaltet af Roskilde Kommune, stiller Movia som krav, at 3 elbusser kan lade samtidigt og med samme maksimale ladeeffekt. Hertil kommer kravet om en redundant ladestation på Roskilde St, jf. afsnit 4.4.

Afsnit 4.2.1 Placering af lademaster

Hvis tilbudsgiver ønsker at betjene busdriften i pakke b med elbusser, som oplades ved ladestationer i byrummet foranstaltet af tilbudsgiver, stiller Movia som krav, at 3 elbusser kan lade samtidigt og med samme maksimale ladeeffekt. Hertil kommer kravet om en redundant ladestation Roskilde St, jf. afsnit 4.4.

Præcisering 41

4.2.13 Udvidelse af antallet af ladestationer i byrummet

Hvis Movia ønsker en udvidelse af driften, som medfører behov for udvidelse af antallet af lade-stationer, og operatøren benytter elbusser, som oplades ved ladestationer i byrummet foranstaltet af operatøren, skal operatøren foranstalte den nødvendige ladeinfrastruktur i byrum-met, som muliggør afvikling af driften. Operatøren kompenseres med følgende satser for etablering af yderligere 1 stk. ladestation af typen:

- Standermonteret pantograf (kompatibelt med OppCharge): DKK 1,95 mio. (ekskl. moms). Beløbt udbetales som en engangsydelse måneden efter, at ladestationen er leveret. Operatøren kompenseres med DKK 10.000 pr. måned for service af ladestationen. Kompensationen betales som en fast omkostning. Kompensationen betales fra tidspunktet for at ladestationen er leveret og indtil kontraktophør, eller at Movia ønsker ladestationen demonteret. Omkostninger til demontering af ladestationen afholdes af operatøren.
- Tagmonteret pantograf (lademast uden pantograf): 1,35 mio. (ekskl. moms). Operatøren kompenseres med DKK 7.500 pr. måned for service af ladestationen. Kompensationen betales som en fast omkostning. Kompensationen betales fra tidspunktet for at ladestationen er leveret og indtil kontraktophør eller at Movia ønsker ladestationen demonteret. Omkostninger til demontering af ladestationen afholdes af operatøren.

Movia kompensere operatøren for dokumenterede omkostning til gravearbejde og nettilslutning. Definition af "gravearbejde" fremgår af afsnit 4.2.5. Ladeeffekt og planlægning af gravearbejde aftales med Movia. Operatøren skal dokumentere behovet for etablering af ekstra ladestation ved at fremlægge simuleringer af effekten af den ønskede udvidelse af driften.

Ved udløb af kontrakten for udbudsenhed 9 kan Movia købe ladestationer i byrummet etableret i medfør af denne bestemmelse for DKK 1 per ladestation. Den metode til fastsættelse af værdien af ladestationen ved kontraktophør, som fremgår af afsnit 4.2.11, finder dermed ikke anvendelse.

Præcisering 40

4.2.12 Kun Movia-busser må benytte ladestationer

Teksten:

Tilbudsgiver må alene anvende ladestationer i byrummet til opladning af elbusser omfattet af udbudsenheden.

Ændres til:

Tilbudsgiver må alene anvende ladestationer i byrummet til opladning af elbusser omfattet af udbudsenheden. Dette gælder både for elbusser som lades ved ladestationer i byrummet foranstaltet af operatøren og Roskilde Kommune

Præcisering 39

Afsnit 1.5 Kontraktindgåelse

Teksten:

Movia vil efter tildelingen af kørslen forberede kontraktindgåelse med tilbudsgiveren. Det samlede udbudsmateriale vil være en integreret del af kontraktgrundlaget. Hvis flere tilbud fra samme tilbudsgiver vælges, kan Movia vælge at indgå én eller flere kontrakter om den pågældende kørsel. Uanset hvor mange udbudsenheder og tilbud, der indgår i kontrakten, vil det være tilbudsgiverens samlede sum af køreplantimer og driftsbusser, der tages udgangspunkt i ved eventuelle justeringer i kontraktperioden.

Ændres til:

Movia vil efter tildelingen af kørslen forberede kontraktindgåelse med tilbudsgiveren. Det samlede udbudsmateriale vil være en integreret del af kontraktgrundlaget. Hvis flere tilbud fra samme til-budsgiver vælges, kan Movia vælge at indgå én eller flere kontrakter om den pågældende kørsel. Uanset hvor mange udbudsenheder og tilbud, der indgår i kontrakten, vil det være tilbudsgiverens samlede sum af køreplantimer og driftsbusser, der tages udgangspunkt i ved eventuelle justeringer i kontraktperioden.

Der vil dog blive indgået en separat kontrakt på enhed 9.

Præcisering 38

9.4 Offentliggørelse af data

Eksempler på analyser, som Movia ønsker at gennemføre, er:

- Gennemsnitligt energiforbrug per linje
- Gennemsnitligt energiforbrug fordelt per måned
- Energiforbrug som funktion af udetemperatur
- Chaufførafhængigt energiforbrug
- Opdeling af energiforbrug til fremdrift, kabineopvarmning mv

Præcisering 37

4.4 Redundans

Teksten:

Tilbudsgivers vognløbsplaner jf. afsnit 2.7.9 må ikke baseres på anvendelse af denne ekstra ladestation.

Ændres til:

Operatørens vognløbsplaner jf. afsnit 2.7.9 må ikke baseres på anvendelse af den redundante ladestation. I den daglige drift må operatøren dog anvende den redundante ladestation i det omfang dette vurderes hensigtsmæssigt under hensyntagen til, at ladestationen skal fungere som backup i tilfælde af nedbrud på de ordinære ladestationer.

Præcisering 36

4.2.1 Placering af lademaster

Det tillades ikke at etablere lademaster, som kan tilslutte mere end én elbus ad gangen. Bevæggrunden herfor er, at det ikke er muligt at etablere sådanne lademaster på de mulige ladelokaliteter uden at dette medfører omfattende konstruktionsmæssige ændringer i forhold til placering af busholdepladser.

Præcisering 35

4.2.2 Placering af teknikskabe med effektelektronik

Teksten:

Tilbudsgiver kan placere teknikskabe med effektelektronik i de markerede områder af de kort, som fremgår af bilag d Anlægstegninger. Såfremt tilbudsgiver ønsker teknikskab(e) etableret andre steder end de tilladte lokaliteter, skal tilbudsgiver anmode om etablering af ønskede lokaliteter i sit tilbud. Tilbudsgivers anmodning herom vil blive behandlet på forhandlingsmøde(r). Tilbudsgivers ønske til placering af teknikskab(e) skal fremgå af tilbudsgivers tilbud i form af kortmateriale. Kortmaterialet vedlægges tilbuddet. Movia kan afslå tilbudsgivers anmodning.

Ændres til:

Tilbudsgiver kan placere teknikskabe med effektelektronik i de markerede områder af de kort, som fremgår af bilag d Anlægstegninger. Såfremt tilbudsgiver ønsker teknikskab(e) etableret andre steder end de tilladte

lokaliteter, skal tilbudsgiver anmode om etablering af ønskede lokaliteter i sit tilbud. Tilbudsgivers anmodning herom vil blive behandlet på forhandlingsmøde(r). Tilbudsgivers ønske til placering af teknikskab(e) skal fremgå af tilbudsgivers tilbud i form af kortmateriale. Kortmaterialet vedlægges tilbuddet. Movia kan afslå tilbudsgivers anmodning.

Movia kan frem til 30 dage efter endelig tildeling af kontrakten ændre placering af teknikskabet. Teknikskabet skal kunne placeres op til 100 m fra lademast på en af Movia anvist grund.

Præcisering 34

4.2.5 Etablering af ladestationer

Teksten:

I forhold til gravearbejde beregner Movia en enhedspris på DKK 1.250 (inklusive moms) per løbende meter, som lægges til grund for evaluering af tilbudsgivers samlede tilbudte pris, jf. afsnit 1.3.7. Tilbudsgiver kompenseres for de faktiske tilgåede omkostninger til gravearbejde for det antal meter gravearbejde, som tilbudsgiver har angivet for hver lokalitet i angivet i bilag 8 Liste over ladestationer.

Ændres til:

I forhold til gravearbejde beregner Movia en enhedspris på DKK 1.250 (inklusive moms) per løbende meter, som lægges til grund for evaluering af tilbudsgivers samlede tilbudte pris, jf. afsnit 1.3.7. Tilbudsgiver kompenseres for de faktiske tilgåede omkostninger til gravearbejde for det antal meter gravearbejde, som tilbudsgiver har angivet for hver lokalitet i angivet i bilag 8 Liste over ladestationer. Såfremt Movia ønsker placeringen af teknikskabet flyttet til anden placering, jf. afsnit 4.2.2, kompenseres tilbudsgiver for de faktiske tilgåede omkostninger til gravearbejde, som den ændrede placering medfører.

Præcisering 33

4.2.4 Krav til design af ladestationer i byrummet

Teksten:

Teknikskab ønskes lakeret i en RAL-farve efter Roskilde Kommunes nærmere anvisning. Lademast ønskes lakeret i en RAL-farve efter Roskilde Kommunes anvisning.

Tegninger i størrelsesforholdet 1:10 af ladestationens væsentligste udformningsmæssige detaljer, herunder lademast og teknikskab, med angivelse af højde, bredde og længde skal vedlægges tilbuddet.

Ladestationens synlige installationer må ikke have unødige lys- og lydeffekter, skal være reklamefri, konstrueret af slidstærke materialer og må ikke reflektere lys. Tilbudsgiver kan have sit logo, 1 styk, på hver af ladestationens dele, så længe dette er ikke-dominerende.

Lademast, teknikskab samt andre installationer etableret som del af ladestationen må ikke udformes på en sådan måde, at det er muligt for fodgængere eller cyklister at blive skjult for de øvrige trafikanter med reduceret trafiksikkerhed til følge.

Såfremt tilbudsgiver ønsker at etablere mere end én ladestation ved Roskilde St., skal teknikskabe til ladestationerne etableres på en sådan måde, at det er muligt efterfølgende at aptere huset med en facade og tagkonstruktion. De nærmere vilkår herfor aftales med Movia. Såfremt Movia ønsker, at tilbudsgiver forestår en sådan aptering, vil omkostninger hertil blive afregnet efter afholdte omkostninger. De samlede omkostninger til en sådan aptering kan højst andrage DKK 2 mio.

Ændres til:

Teknikskab ønskes lakeret i en RAL-farve efter Roskilde Kommunes nærmere anvisning. Lademast ønskes lakeret i en RAL-farve efter Roskilde Kommunes anvisning.

Tegninger af ladestationens væsentligste udformningsmæssige detaljer, herunder lademast og teknikskab, med angivelse af højde, bredde og længde skal vedlægges tilbuddet.

Movia ser gerne, at tilbudsgiver udarbejder en visualisering med retvisende dimensionering af den foreslåede løsning i byrummet. Visualiseringen bør omfatte to selvstændige illustrationer på Roskilde St.'s terminal, som omfatter hhv. ladesmast og tekniskskab.

Ladestationens synlige installationer må ikke have unødige lys- og lydeffekter, skal være rekla-mefri, konstrueret af slidstærke materialer og må ikke reflektere lys. Tilbudsgiver kan have sit logo, 1 styk, på hver af ladestationens dele, så længe dette er ikke-dominerende.

Lademast, teknikskab samt andre installationer etableret som del af ladestationen må ikke udformes på en sådan måde, at det er muligt for fodgængere eller cyklister at blive skjult for de øvrige trafikanter med reduceret trafiksikkerhed til følge. Lademast skal placeres mindst 120 cm fra vejbanen.

Såfremt tilbudsgiver ønsker at etablere mere end én ladestation ved Roskilde St., skal teknikskabe til ladestationerne etableres på en sådan måde, at det er muligt efterfølgende at aptere huset med en facade og tagkonstruktion. De nærmere vilkår herfor aftales med Movia. Såfremt Movia ønsker, at tilbudsgiver forestår en sådan aptering, vil omkostninger hertil blive afregnet efter afholdte omkostninger. De samlede omkostninger til en sådan aptering kan højst andrage DKK 2 mio.

Præcisering 32

1.4.1.4 Kvalitet af materiel

Teksten:

- Idriftsættelsestidspunkt

Det vil indgå positivt i evalueringen af tilbuddet, hvis elbusserne på enhed 9 pakke a, bliver idriftsat fra driftsstart 14. april 2017.

Ændres til:

- Idriftsættelsestidspunkt

Det vil indgå positivt i evalueringen af tilbuddet, hvis elbusserne på enhed 9 pakke a, bliver idriftsat fra driftsstart 14. april 2019. Bemærk, at det kræver, at busserne skal leveres 30 dage før den 14. april 2019.

Præcisering 31

Af listen over enheder fremgår det, at administratorrollen på Solrød St. på enhed 6, skal varetages. Det skal den ikke. Den skal derimod, jf. afsnit 2.7.6 i udbudsmaterialet varetages for Jyllingecenteret.

På enhed 7 skal administratorrollen varetages for Solrød St., jf. udbudsmaterialets afsnit 2.7.7.

Det præciseres endvidere, at der tilbudsgiver skal være opmærksom på, at administratorrollen skal varetages for både Kirke Hyllinge miniterminal og Hvalsø på enhed 4.

Præcisering 30

Enhed 2: Samme reservebus må gerne anvendes på såvel linje 116 som linje 850. Reservebussen skal dog i så fald være af typen SB1. Der kan ikke anvendes busser længere end 10,6 meter på linje 850.

Præcisering 29

Afsnit 3.3.8

Teksten:

*I SB1 kan flexareal for 1 enhed erstattes af let tilgængelige enkeltmandssæder, jf. i øvrigt afsnit 3.3.18.

Ændres til:

*I SB1 kan det undlades at udstyre flexareal for 1 enhed med udstyr til kørestolsmontering, såfremt pladsen udstyres med let tilgængelige enkeltmandssæder. Disse let tilgængelige enkeltmandssæder kan være såvel klapsæder som faste sæder. Opmærksomheden henledes i øvrigt på afsnit 3.3.18.

Præcisering 28

Tilbage melding på 12,3 meter.

Der er opnået tilladelse fra vejmyndighederne til at betjene linjerne 116, 163, 201A 202A, 203, 204, 205, 206, 208, 209, 216, 217, 219, 220 samt 246 med busser med længde på op til 12,3 meter.

Bemærk at der endnu ikke er opnået godkendelse for linje 215.

Movia gør endvidere opmærksom på, at det i forbindelse med testkørsel er konstateret, at 2 broer på linje 215 har en skiltet frihøjde på hhv. 3,3 og 3,2 meter.

Præcisering 27

Force majeure

I tilfælde af at force majeure medfører, at drift af elbusser ikke er gennemførlig, vil Movia dispensere for kravet om anvendelse af elbusser. Dispensationen forudsætter, at operatøren fremlægger en handleplan for afhjælpning af problemet, som Movia kan godkende, og at operatøren gennemføre de tiltag som fremgår af handleplanen. Eksempler på force majeure kan være:

- Brand i busmateriel
- Tyveri af busmateriel
- Oversvømmelse af ladeinfrastruktur foranstaltet af operatøren
- Forsinkelse af etablering af ladestationer i byrummet som følge af arkæologiske undersøgelser

Præcisering 26

Afsnit 5.3.3

Teksten:

Tilbudsgiveren skal med tilbudsafgivelsen dokumentere at kravene til busserne indvendig støjniveau overholdes via en støjmåling udført efter miljøsynsmanualens del 2 for indvendig støj.

Ændres til:

Tilbudsgiveren skal inden driftsstart dokumentere at kravene til busserne indvendig støjniveau overholdes via en støjmåling udført efter miljøsynsmanualens del 2 for indvendig støj.

Præcisering 25

5.1.1 Ledelseserklæring

Teksten:

Som dokumentation for opfyldelse af ovenstående krav skal tilbudsgiveren senest en måned efter Movias skriftlige anmodning fremsende et certifikat - enten EMAS eller ISO14001 – som løbende dokumenterer, at tilbudsgiveren har udarbejdet en handlingsplan og stedse arbejder med at implementere tiltag og forretningsprocesser, der reducerer miljøpåvirkningen.

Ændres til:

Som dokumentation for opfyldelse af ovenstående krav skal operatøren senest en måned efter Movias skriftlige anmodning fremsende enten:

- Et certifikat - eksempelvis EMAS eller ISO14001 – som løbende dokumenterer, at operatøren har udarbejdet en handlingsplan og stedse arbejder med at implementere tiltag og forretningsprocesser, der reducerer miljøpåvirkningen,

eller:

- En skriftlig erklæring på tro- og love om, at operatøren stedse søger at overholde de opstillede miljøkrav og krav til reducere af miljøpåvirkning under punkt 5.3.

Erklæringen skal endvidere tilkendegive, at operatøren fra kontrakttildelings tidspunkt har påbegyndt udarbejdelse af en konkret handlingsplan for, hvorledes dette kan ske, og at denne fra driftsstart stedse arbejder med at implementere de konkrete tiltag, der fremgår af handlingsplanen.

Yderligere skal det fremgå af erklæringen, at operatøren løbende uddanner sine medarbejdere og chauffører, herunder medarbejdere på garageanlæg og værksteder, i hvorledes miljøpåvirkningen kan reduceres.

Movia kan anmode om at få udarbejdet dokumentation for en sådan handlingsplan af en uvildig konsulent samt en redegørelse for, hvorledes tiltagene heri bliver implementeret.

Dokumentationen vil kunne indgå i vurderingen af, hvorvidt operatøren overholder sine forpligtelser i medfør af kontrakten, jf. Kontraktens §18, stk. 12.

Spørgsmål og svar

Spørgsmål 104

For at kunne lave en kvalificeret beregning af strømforbrug til elbusserne i enhed 9 er det afgørende at kende det forventede passagerantal. Vil Movia oplyse senest kendte antal passagerer per linje og fordelt på tidspunkt på dagen?

Svar på spørgsmål 104

Der kan downloades passagertællinger fra menupunktet *Udbudsmateriale, Andet*. Arket indeholder:

Generelt:

- akkumulerede (totale) passagertal for 2016 og 2017, for alle dage. Opgjort på timebånd og per måned.

Passagertal for linjerne 201A, 202A, 203, 204, 205, 206, 209 og 202:

- eksklusiv 0-2 årige og ekstrakørsel. Dette bidrag er imidlertid relativt lille, og passagertallene kan anses for at være relativt nøjagtige.
- bemærk, at tallene ligger i pivottabel, og en ændring heri giver muligvis et u hensigtsmæssigt datasæt.

Passagertal for linje 208 (egen fane):

- data her er inklusive 0-2 årige, men bidraget er relativt lille og negligérbart.

Spørgsmål 103

I afsnit 1.4.1.4 Kvalitet af materiel fremgår det af punktet "Vedligeholdelse af materiel", at "Movia lægger vægt på (...) At tilbudsgiver vil sikre, at elbusløsningen, herunder implementering, antal reservebusser, daglig klargøring, service og vedligehold, forebyggelse af fejl og nedbrud, udbedring af fejl, opladning, til stadighed er i god og vedligeholdt stand. ". Hvad menes med markeringen?

Svar på spørgsmål 103

Der menes, at i vurderingen af tilbuddet lægger Movia vægt på, at opladningen af busserne er tilrettelagt på en måde, der sikrer at busserne har et tilstrækkeligt energilager til at gennemføre den planlagte kørsel.

Spørgsmål 102

Movia har oplyst at der på Roskilde Station kun kan foretages passagerudveksling ved ladestanderne, der vender mod Føtex (ladestander 3 og 4 på anlægstegningen), men ikke ved ladestanderne ved volden mod Jernbanegade (ladestander 1 og 2). Det bedes oplyst om der ved passagerudveksling forstås både optagning og afsætning af passagerer?

Svar på spørgsmål 102

Det er korrekt forstået, at det ikke er muligt at gennemføre passagerudvekling ved ladestander 1 og 2, Ved passagerudveksling forstås både optagning og afsætning af passagerer. Movia undersøger mulighederne for at flytte ladestander 2 til en anden placering på terminalen. Movia informerer tilbudsgivere så snart dette forhold er afklaret.

13. oktober 2017

Spørgsmål og svar

Spørgsmål 101

I A16 overvejer vi at byde med underleverandør – på nogle enheder. Underleverandøren er allerede prækvalificeret i dette udbud.

- a) Er det accepteret at være underleverandør til os og samtidig selv byde i dette udbud?
- b) Hvordan skal vi eventuelt forholde os, så hverken vi eller underleverandør udelukkes fra at deltage i dette udbud, hvis vi gør brug af denne konstellation?

Svar på spørgsmål 101

- a) Ja
- b) Der er intet udbudsretsligt til hinder for nævnte konstellation. Begge prækvalificerede bør sikre sig, at det ikke er et konkurrenceretligt spørgsmål, da det påhviler de bydende at sikre, at konstellationen ikke fører til overtrædelser af konkurrencelovgivningen.

Spørgsmål 100

I udbuddets afsnit 1.3.7 står følgende: ” Tegninger i størrelsesforholdet 1:10 af ladestationens væsentligste udformningsmæssige detaljer og evt. placering – herunder også teknikskab, (ved afgivelse af tilbud på enhed 9)”

Der ønskes svar på om dette kun gælder for ladere i byrummet eller også for ladere på depot?

Svar på spørgsmål 100

Det gælder alene ladere i byrummet.

Spørgsmål 99

Ønsker Movia, at der leveres vognløbsbeskrivelser for option 9b?

Svar på spørgsmål 99

Nej, I forhold til option 9b skal tilbudsgiver lægge Movias vognløbsplaner til grund for tilbuddet.

Spørgsmål 98

Vedrørende afsnit 2.7.9: Kan udbudsgiver, hvis nødkøreplanerne og nødvognløb udarbejdes efter samme princip alle ugedage, accepterer at der kun leveres nødkøreplan og vognløb for hverdage ved første tilbudsafgivelse?

Svar på spørgsmål 98

Movia kan i forhold til første forhandlingstilbud acceptere, at tilbudsgiver alene afleverer nødkøreplan og vognløb for hverdage. Movia opfordrer dog tilbudsgivere til i første forhandlingstilbud også at levere køreplaner for lørdage og søndage, da dette vil tillade Movia at give en mere fyldestgørende feedback.

Spørgsmål 97

Kan udbudsgiver såfremt der vælges elbusser i både pakke 9a og 9b accepterer at nogle få turer i pakke 9b køres af busser tilhørende pakke 9a?

Svar på spørgsmål 97

Nej, det accepteres ikke, at der anvendes busser med røde hjørner på ruter, som ikke er A-busser.

12. oktober 2017

Præciseringer

Præcisering 24

Som angivet i præcisering nr. 22 kan den foreløbige pris for Roskilde Kommunes udbud af ladeinfrastruktur nu downloades fra udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale, Andet*. Prisen skal lægges til grund for 1. forhandlingstilbud på enhed 9.

11. oktober 2017

Præciseringer

Præcisering 23

På enhed 9 skal der, jf. udbudsmaterialet, afgives tilbud på en basispakke, der består af pakke a og b (begge kørt med elbusser), samt på option 1, der indebærer kørslen på pakke a udføres med elbusser og kørslen på pakke b udføres med Euro 6-busser. Der er således option på, at pakke b kan blive kørt med dieselbusser, jf. udbudsbetingelsernes pkt. 1.3.6

Movia har tilpasset tilbudslisten således, at der både i basistilbuddet og på option 1 skal anføres priser på både pakke a og b. Basispakken består som hidtil af elbusser på pakke a og pakke b, mens option 1 består af elbusser på pakke a og Euro 6-busser på pakke b. Basis og option indgår fortsat som beskrevet i udbudsmaterialets afsnit 1.4.1 med henholdsvis 90% og 10% vægtning.

Hvis Movia beslutter at udnytte optionen, vil det således være optionen og ikke basispakken, der vil ligge til grund for kontrakten.

Der skal downloades ny tilbudsblanket fra udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale, Skemaer til brug for tilbudsafgivelse*. Derudover kan der downloades et beregningseksempel, som viser,

hvordan Movia foretager evalueringen af underkriteriet Pris. Beregningseksemplet kan ligeledes downloades fra udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale, Andet*.

9. oktober 2017

Præciseringer

Præcisering 22

Roskilde Kommune har besluttet at annullere det indeværende udbud af ladestationer i byrummet i Roskilde Kommune med henblik på genudbud af opgaven.

Den 12. oktober oplyser Movia derfor tilbudsgiverne i A16 en foreløbig, forventet pris for etablering og drift af ladestationer i byrummet over 10 år (etableringsomkostninger + serviceomkostninger inkl. moms i et samlet beløb pr. ladestation).

Tilbudsgivere, som ønsker at benytte den af Roskilde Kommune foranstaltede infrastruktur i byrummet til ladning af elbusser, skal lægge denne foreløbige pris til grund for deres 1. forhandlingstilbud. Roskilde Kommune gennemfører et fornyet udbud af ladeinfrastruktur i byrummet, således at den endelige pris på ladestationer i byrummet kan meldes ud, således at tilbudsgiverne kan lægge disse faktiske priser til grund for deres 2. forhandlingstilbud.

Movia fraskriver sig muligheden for at foretage short-listing, jf. afsnit 1.3.4, på baggrund af 2. forhandlingstilbud.

Spørgsmål og svar

Spørgsmål 96

Movias Dataudtræk - Køretidsoverholdelse viser konsekvente forsinkelser i myldretiden. Disse konsekvente

forsinkelser betyder at, såfremt vi skal overholde køreplanen, så er der ikke den fornødne tid til opladning ved endestationerne. Vil Movia overveje at regulere køretiderne for linjerne 201a og 202a på baggrund af dette?

Svar på spørgsmål 96

Som det fremgår af afsnit 2.3.3 i udbudsbetingelserne, skal der være et udligningsophold ved endestationerne på mindst 2 minutter. Operatøren må ikke disponere over dette minimums udligningsophold til planlægning af opladning af bussen.

Movia er opmærksom på, at der i visse tilfælde er afgang, hvor køretiden for dele af linjeføringen kan være længere end den planlagte køretid inkl. udligningsophold ved endestation. I disse tilfælde bliver akkumulerede forsinkelser i forhold til køreplanen i vid udstrækning udlignet ved de udligningsophold, som er lagt ind ved Roskilde St. og linjens anden endestation.

Movia påtænker ikke, at tilpasse køreplanen i forhold til de konstaterede køretidsoverskridelser, da køretidsoverskridelserne jf. ovenfor i vid udstrækning udlignes ved kørsel fra endestation til endestation og retur.

Køretidsoverholdelsesdataudtrækket afspejler den faktiske køretid i forhold til den planlagte køretid og er ikke en opgørelse af, om køreplanen overholdes.

Spørgsmål 95

Svar på spørgsmål 55

Movia henviser til i svar på spørgsmål 55 at tilbudsgiveren selv indhenter oplysninger om chaufførantal ved nuværende operatør.

Vi har rettet henvendelse til Arriva Danmark A/S for indhentelse af disse oplysninger for de udbudsenheder hvor Arriva Danmark A/S er operatør. Arriva Danmark meddeler at disse oplysninger vil blive fremsendt til Movia. Kan Movia sørge for at disse oplysninger bliver oplyst til tilbudsgiverne? (Spørgsmål indsendt første gang 27-09-2017)

Svar på spørgsmål 95

Se svar under spørgsmål nr. 93

Spørgsmål 94

Jf svar på spgs 55

Hvem skal vi kontakte hos nuværende operatører for at få oversigt over antal chauffører i hvilke anciennitetsbånd på hvilke enheder?

Svar på spørgsmål 94

Hos Ørslev (enhed 2) kan Palle Jacobsen kontaktes på mail: palle@orslev.dk

Hos Helsingør Turisttrafik (enhed 1) kan Jesper Eriksen kontaktes på mail: Jesper@helsingorbus.dk

Så vidt angår chauffører, der i dag er ansat hos Arriva, se da svar under spørgsmål 93

Spørgsmål 93

Reference: Spørgsmål 55

Movia henviser til i svar på spørgsmål 55 at tilbudsgiveren selv indhenter oplysninger om chaufførantal ved nuværende operatør.

Tilbudsgiver har rettet henvendelse til Arriva Danmark A/S for indhentelse af disse oplysninger for de udbudsenheder, hvor Arriva Danmark A/S er operatør. Arriva Danmark meddeler at disse oplysninger vil blive fremsendt til Movia. Vil Movia sørger for, at disse oplysninger bliver gjort tilgængelig for tilbudsgiver?

Svar på spørgsmål 93

Arriva oplyser, at for Roskilde, hvor alle chauffører kan køre alle linjer, er anciennitetsfordelingen som følger:

<5 år	13
>=5 år <9 år	30
>=9 år	96

Udover ovenstående oplyser Arriva, at chauffører ved eventuel overdragelse ikke er omfattet af lokalaftaler og/eller kutymeaftaler.

De omtalte chauffører udfører kørslen på enhederne 3 til 9. Ingen af chaufførerne har kørt mere end 50% af tiden på én af de udbudte enheder.

Movia henviser desuden til udbudsmaterialets afsnit 14.4, der beskriver regulering af den køreplantimeafhængige omkostning, såfremt den gennemsnitlige faktiske lønanciennitet for chaufførerne ved kontraktstart - som konsekvens af virksomhedsoverdragelsen - er højere end 9 år eller lavere end 5 år.

Spørgsmål 92

I afsnit 6.3.5 beskrives krav som skal opfyldes for IT og el-udstyr i busserne.

Vil Movia bede om dokumentation for dette ifm udbudsprocessen, således at udstyr verificeres forud for installation? Hvis ikke - hvordan sikre Movia så at disse krav opfyldes?

Svar på spørgsmål 92

Movia stiller krav i udbudsmaterialet, hvortil vi i forbindelse med udbudsprocessen ikke udbeder os dokumentation for opfyldelsen heraf – herunder de i afsnit 6.3.5 beskrevne krav. Movia forventer tilbudsgiver leverer det aftalte produkt.

Såfremt der opstår problemer i kontraktperioden (fx hvis en bus forstyrrer tv-signalet i nærliggende boliger) vil Movia undersøge, hvorvidt det skyldes ikke godkendt udstyr. Forholder det sig således, vil Movia, i henhold til udbudsmaterialet, kræve det bragt i orden med det samme.

Teksten:

6.3.5 Elektrisk støj

Ejeren af bussens IT- og el-udstyr er ansvarlig for eventuelle omkostninger i forbindelse med at opfylde kravene vedrørende EMI og EMC, samt at kunne fremlægge dokumentation herfor.

Elektrisk-, elektronisk- og IT-udstyr, som Movia har stillet til rådighed for tilbudsgiveren, forudsættes at følgende lovgivningsmæssige reguleringer på EI-, IT- og tele-området er overholdt:

- Generel elektromagnetisk kompatibilitet (inklusive eventuelt elektrisk fremdriftsaggregat) i henhold til 2004/108/EØF – udmøntet i dansk lov nr. 260/2016
- EC - Regulativ 10 (omhandlende EMC for elektriske køretøjer)
- EC - Regulativ 100 (omhandlende elektrisk sikkerhed og funktionalitet for elektriske køretøjer)

Ændres til:

6.3.5 Elektrisk støj

Vedrørende udstyr tilhørende Model A, sikrer Movia at følgende lovgivningsmæssige reguleringer på el-, IT- og teleområdet er overholdt:

- Generel elektromagnetisk kompatibilitet (inklusive eventuelt elektrisk fremdriftsaggregat) i henhold til 2004/108/EØF – udmøntet i dansk lov nr. 260/2016
- EC - Regulativ 10 (omhandlende EMC for elektriske køretøjer)
- EC - Regulativ 100 (omhandlende elektrisk sikkerhed og funktionalitet for elektriske køretøjer)

Vedrørende udstyr tilhørende Model B, skal operatøren sikre at samme reguleringer overholdes. Operatøren skal, på Movias forlangende, kunne fremvise dokumentation herfor.

Spørgsmål 91

Afsnit 10.3 side 151

Hvordan beregnes det maksimale bonusbeløb, som udbetales for 100 procent opfyldelse af servicegrad?
(spørgsmål indsendt første gang 13-09-2017)

Svar på spørgsmål 91

Se svar under spørgsmål nr. 90

Spørgsmål 90

Afsnit 10.3 side 151

Hvordan beregnes det maksimale bonusbeløb, som udbetales for 100 procent opfyldelse af servicegrad?

Svar på spørgsmål 90

Under menupunktet Udbudsmateriale, Andet på udbudshjemmesiden kan der downloades en beregningsmodel, som viser bonusværdien ved 100 pct. opfyldelse af servicegrad. Der kan indtastes i felterne, der er markeret med gult. Modellen er vejledende og tager udgangspunkt i, at operatøren opfylder servicegraden med 100 pct.

3 pct. fuld bonus opnås ved, at operatørens tilbud på kvalitetsindekset ligger på ca. 800 og det realiserede kvalitetsindeks ligger på 1.000.

Spørgsmål 89

Afsnit 1.3.7 tilbuddets indhold

Tilbudsgivers forslag til vognløbsplaner for enhed 9 (elbusser)

Der ønskes en nærmere beskrivelse af, hvordan Movia ønsker, at disse vognløbsplaner skal udformes.

Hvilket filformat ønsker Movia vognløbsplanerne afleveres i, og hvilken beskrivelse skal vognløbsplanerne indeholde? Hvis det er muligt, bedes Movia give et eksempel.

Svar på spørgsmål 89

Vognløbsplanerne kan leveres i hvilket som helst læsbart format. Vognløbene skal bestå af en samling af ture i rækkefølge på de forskellige dagtyper.

4. oktober 2017

Præciseringer

Præcisering 21

Tilbudsgiver skal være opmærksom på, at såfremt tilbudsgiver ønsker at gøre brug af forkøbsretten til den ledige grund til busanlæg, jf. afsnit 2.7.9, skal der rettes henvendelse til Roskilde Kommune senest den **23. oktober 2017**.

Spørgsmål og svar

Spørgsmål 88

Movia beder om, at tilbudsgivere, der giver tilbud på enhed 9, medsender en nødplan ud fra et scenarie om at en eller flere ladestandere i byrummet i en periode ikke er funktionsdygtige. En sådan nødplan kan medføre ekstra omkostninger, faldende kundekvalitet etc. Det fremgår ikke af udbudsmaterialet, at der skal gives en særskilt pris, kvalitetsindeks mv. på denne nødplan. Hvad tænker Movia i den forbindelse?

Svar på spørgsmål 88

Nej, det fremgår ikke af udbudsmaterialet, at der skal gives en særskilt pris, kvalitetsindeks mv. på nødplanen, da Movia umiddelbart ønsker, at tilbudsgiver indarbejder evt. risici ved anvendelse af køreplanen i tilbudsgivers tilbud.

Hvis tilbudsgiverne mener, at der på grund af nødkøreplanen indarbejdes en stor risiko i tilbuddet, vil vi meget gerne drøfte det på forhandlingsmøderne.

Spørgsmål 87

For at tilsikre at byderne kan vurdere forventet driftsstabilitet, antallet af ladestandere, behovet for redundante ladestandere, batteristørrelser på busserne, samt sandsynligheden for at busserne både kan nå at oplade på ruten samt absorbere forsinkelser - bedes MOVIA fremsende data for pålideligheds/køreplanskvalitet for henholdsvis 9A og 9B opdelt i kvartaler for perioden 2016Q1 – 2017Q2. Dette er centralt for at byderne kan vurdere risikoen for at busserne kommer i tidsnød i forhold til at kunne nå

at lade op på endestationerne samt at vi kan dimensionere og byde med de rette busser/batterier/antal ladestandere.

Svar på spørgsmål 87

Dataudtræk for køretidsoverholdelse fremgår af filen Køretidsoverholdelse Q1 2016-Q2 2017 som kan downloades fra udbudshjemmesiden under menupunktet "Udbudsmateriale, Andet".

Spørgsmål 86

Bilag 8 – Det fremgår af overskriften, at skemaet er til brug for A15. Dette bør rettes til A1?

Svar på spørgsmål 86

I det dokument, som kan downloades fra udbudssiden, fremgår det nu, at det er A16. Har tilbudsgiver allerede udfyldt et bilag 8, kan overskriften let tilpasses af tilbudsgiver.

Spørgsmål 85

Afsnit 2.6 s40

Hvis der i kontraktperioden etableres forsøgsprojekter på tilbudsgiverens linjer eller i dennes område, skal tilbudsgiveren efter nærmere aftale medvirke i disse projekter. Ligeledes skal tilbudsgiveren efter aftale medvirke ved prøvekørsler af nye linjer mv. For at sikre den mest effektive anvendelse af driftsbusserne kan Movia i de perioder, hvor de ikke er anvendt ifølge afregnings-vognplanerne, forlange, at tilbudsgiveren udfører fast ekstrakørsel eller fast dubleringskørsel på de linjer, som tilbudsgiveren betjener, eller på andre linjer eller strækninger, alene mod betaling af de aftalte køreplantimeafhængige omkostninger. Sådant kørsel skal meddeles tilbudsgiveren med 2 måneders varsel, og kørslen skal have en varighed på mindst 1 måned. Evt. ekstra- og dubleringskørsel udført med reservebusser eller busser herudover kan iværksættes efter aftale med Movia.

I forbindelse med afsnit 2.6 i kontrakten henvises der til at Movia kan pålægge operatøren at indsætte ekstra- og dubleringsbusser på deres nuværende vognløb. Vil Movia have en udvidet forståelse for at dette ikke altid kan ske for pakke 9a og 9b, med henvisning til lade-, reparations- og servicetider?

Svar på spørgsmål 85

Ja.

Spørgsmål 84

I lyset af at minimum ét af de prækvalificerede selskaber har ejerandel og personsammenfald med et andet prækvalificeret selskab - hvorledes sikrer MOVIA sig, og hvorledes sikres de konkurrerende bydere sig, at alle bydere stilles lige. Specifikt med tanke på at MOVIA giver hver byder feedback på hvorledes den enkelte byder ligger i forhold til pris, kvalitet, driftsredegørelse.

Svar på spørgsmål 84

Der er intet udbudsretligt til hinder for, at flere bydende med sammenfald i ejerkreds og involveret personkreds kan deltage i samme udbud. Det påhviler de bydende at sikre, at dette ikke fører til overtrædelser af konkurrencelovgivningen, herunder f.eks. via samordning af tilbud. Movia vil derfor ikke for nærværende foretage sig yderligere i forbindelse med dette.

Spørgsmål 83

Der gives mulighed for at byde med laventré busser i optionspakken 9b. Kan Movia i samme forbindelse acceptere dørkombination 2-2-1 på denne bustype?

Svar på spørgsmål 83

Jf. udbudsmaterialet, accepterer vi dørkombination 1-2-0 på pakke 9b, hvorfor det ikke vil være en hindring at afgive tilbud med dørkombinationen 2-2-1.

Spørgsmål 82

Afsnit 3.3.4 s69

Materialets ordlyd: se skema s 69

Tillader Movia at dieselbusserne, som indsættes i Enhed 9b option, har dørkonfigurationen 2-2-1?

Svar på spørgsmål 82

Jævnfør skemaet i afsnit 2, kan der indsættes dieselbusser af typen LB2, såvel som TB1, i enhed 9B.

Spørgsmål 81

Afsnit 3.3.4 s69

Materialets ordlyd: se skema s 69

Såfremt Movia tillader, at der indsættes dieselbusser med dørkonfigurationen 2-2-1 i enhed 9.b option, hvordan vægtes busserne da i forhold til busser med dørkonfigurationen 2-2-2?

Svar på spørgsmål 81

Dørkonfigurationen vægtes ikke direkte. Dørkonfigurationen kan dog have indflydelse på antal siddepladser, hvormed parameteret har indirekte betydning for tildelingen.

27. september 2017

Spørgsmål og svar

Spørgsmål 80

Svar på spørgsmål 23 pr 11.09.2017

Materialets ordlyd: Det bekræftes, at de 6 målepunkter, som måler Movias kvalitet ikke anvendes til afregningen af bonus/modregning. Det fremgår, at de 6 målepunkter ikke er tilbudsgiverrelateret, idet, at det er Movias kvalitet der bliver målt.

Movia bedes bekræfte, at dette også gælder for de seks spørgsmål, som er oplyst på side 147 i udbudsbetingelserne, og som danner grundlag for kvalitetsindekset. Hvis det ikke er tilfældet, beder tilbudsgiver Movia om at offentligøre de spørgsmål, som danner grundlag for kvalitetsindekset. Kan Movia imødekomme dette?

Svar på spørgsmål 80

De 6 målepunkter, som er nævnt på side 147 er de målepunkter, som danner grundlaget for kvalitetsindekset. Det er de målepunkter, som operatøren bliver målt på. Målepunkterne er:

- Begrænsning af støj
- Overholdelse af køreplan
- Chaufførens kørsel
- Chaufførens service og fremtræden
- Indvendig stand
- Indeklima

Spørgsmål 79

1.3.1.1 s 12

Efter åbning af de indkomne tilbud vil Movia foretage en foreløbig gennemgang af tilbuddene. Første forhandlingsrunde omfatter en forhandling på grundlag af tilbudsgivernes første tilbud.

Vil Movia invitere alle tilbudsgivere, som afleverer et konditionsmæssigt korrekt tilbud indenfor den fastsatte tidsfrist, til første forhandlingsrunde?

Svar på spørgsmål 79

Movia vil invitere alle tilbudsgivere, som afleverer et tilbud indenfor den fastsatte tidsfrist, til den første forhandlingsrunde.

Spørgsmål 78

1.3.1.2 s 13

På baggrund af de opdaterede tilbud gennemføres endnu en forhandling på grundlag af tilbudsgiveres opdaterede tilbud. Under forhandlingerne vil Movia give den enkelte tilbudsgiver oplysning om sit syn på det opdaterede tilbuds stærke og svage egenskaber. Forhandlingerne kan omfatte alle forhold, herunder pris.

Vil Movia inviterer alle tilbudsgivere, som afleverer et revideret tilbud, til anden forhandlingsrunde?

Svar på spørgsmål 78

Movia har ikke for vane at benytte sig af short-listen, men jf. afsnit 1.3.4, forbeholder vi os retten til short-listing på baggrund af 2. forhandlingstilbud. Movia kan således ikke give garanti for, at alle tilbudsgivere, inviteres til anden forhandlingsrunde.

Spørgsmål 77

Svar på spørgsmål 71 af 20-09-2017

Materialets ordlyd: Teksten: Særligt for enhed 9 På enhed 9 er det et krav, at alle busser skal være lavt gulvsbusser. Ændres til: Det er et krav, at materiellet der benyttes til kørsel på linjerne 201A og 202A, er lavt gulvsbusser. På øvrige linjer i enhed 9 er det muligt at afgive tilbud med både lavt-gulvsbusser og lavtrentbusser.

Hvordan vil Movia vægte lavtrentbusser i forhold til lavt gulvsbusser?

Svar på spørgsmål 77

For enheder hvor der kan afgives tilbud med såvel lavgulv- som lavtrentbusser, foretages der ikke nogen direkte vægtning af dette parameter.

Antallet af hhv. siddepladser og fremadvendte siddepladser vægtes dog jævnfør skema 9.

Spørgsmål 76

3.3.3 Bustype: Side 68 midt vs svar på spørgsmål 71

Annalogt med svaret på spørgsmål 71 bedes Movia bekræfte hvorvidt de midlertidige busser i pakke 9a og 9b må være af typen laventre

Svar på spørgsmål 76

De midlertidige busser på både pakke 9a og 9b kan både være af typen laventre samt lavgulv.

Spørgsmål 75

Præcisering nr. 4 fra 14. august fremgår ikke af den opdaterede Driftsredegørelse. Bør den ikke det?

Svar på spørgsmål 75

Jo det bør den. Der kan downloades en opdateret Driftsredegørelse fra udbudssiden under menupunktet Udbudsmateriale.

Spørgsmål 74

Udbudsbekendtgørelse vs. udbudsbetingelser:

Jf. udbudsbekendtgørelsen punkt II.2.4) Beskrivelse af udbuddet, Delkontraktnr. 7 og Del-kontraktnr. 9 står beskrevet at der er mulighed for at linje 212, inden endeligt tilbud skal afgives, flyttes fra enhed 9 til enhed 7. Da vi ikke kan se denne beskrivelse i udbudsbetingelserne bedes Movia oplyse om det stadig skal betragtes som en mulighed at linje 212 flyttes fra enhed 9 til enhed 7.

Svar på spørgsmål 74

Det betragtes stadig som en mulighed.

Når muligheden for at flytte linje 212 fra enhed 9 til enhed 7 kun er beskrevet i bekendtgørelsen, er det et udtryk for, at vi ønsker at bevare linje 212 i enhed 9 og udbudt efter disse forhold. Samtidig har vi en mistanke om, at elbusdrift på denne linje muligvis kan være en udfordring, hvorfor vi har forbeholdt os retten til at flytte linjen mellem de to enheder.

Hvis tilbudsgiverne mener, at elbusdrift på linje 212 er en udfordring, vil vi meget gerne drøfte det på forhandlingsmøderne. Hvis det besluttes, at linje 212 flyttes fra enhed 9 til enhed 7, vil alle tilbudsgivere blive orienteret herom via spørgsmål og svar på udbudssiden.

20. september 2017

Spørgsmål og svar

Spørgsmål 73

5c Bilag 6: Driftsredegørelse s3 - Arbejdstilsynets tilpassede tilsyn (hvis ja, hvilket niveau):

Tilbudsgiver har været i kontakt med Arbejdstilsynet, som oplyser, at Arbejdstilsynet ikke længere anvender begrebet tilpassede tilsyn, da denne praksis er afskaffet. Niveauplaceringen er ligeledes afskaffet.

Arbejdstilsynet udfører i stedet risikobaseret tilsyn, som udføres som uanmeldte besøg. Ønsker Movia, at tilbudsgiver i stedet oplyser dato for sidste risikobaserede tilsyn? Hvis ikke, hvad ønsker Movia, at tilbudsgiver oplyser i dette felt.

Svar på spørgsmål 73

Movia har tilpasset Driftsredegørelsen så der i stedet skal oplyses dato for sidste risikobaserede tilsyn. Der skal downloades ny redegørelse fra udbudshjemmesiden under menupunktet Udbudsmateriale.

Spørgsmål 72

5c Bilag 6: Driftsredegørelse s3 - Næste planlagte tilsyn (dato):

Tilbudsgiver kender ikke datoen for Arbejdstilsynets næste kontrolbesøg, da disse gennemføres som uanmeldte kontrolbesøg. Kan Movia acceptere, at tilbudsgiver i dette felt oplyser, at datoen ikke er kendt?

Svar på spørgsmål 72

Movia har tilpasset Driftsredegørelsen så dette felt er slettet. Der skal downloades ny redegørelse fra udbudshjemmesiden under menupunktet Udbudsmateriale.

Spørgsmål 71

3.3.3 s 68

Særligt for enhed 9 - På enhed 9 er det et krav, at alle busser skal være lavtgulvsbusser.

Det fremgår af udbudsmaterialet, at Movia ønsker lavtgulvsbusser for enhed 9. Dette er et fordyrende krav, da lavtgulvsbusser er dyrere end laventrebusser, og da antallet af leverandører, som kan levere lavtgulvsbusser, er mindre. Vil Movia tillade brug af laventrebusser for enhed 9, såfremt alle andre krav indfries?

Svar på spørgsmål 71

Teksten:

Særligt for enhed 9

På enhed 9 er det et krav, at alle busser skal være lavtgulvsbusser.

Ændres til:

Det er et krav, at materiellet der benyttes til kørsel på linjerne 201A og 202A, er lavtgulvsbusser. På øvrige linjer i enhed 9 er det muligt at afgive tilbud med både lavtgulvsbusser og laventrebusser.

Spørgsmål 70

Vil det være tilladt at byde med en bus der er 12.33 m lang, hvor der er krav om 12m busser? Der tænkes specifikt på linjerne i Roskildeområdet. Bussen kan sagtens manøvrere på de pågældende linjestrækninger.

Svar på spørgsmål 70

Busser på 12,33 meter kan ikke uden videre anvendes på de pågældende linjer. Der skal indhentes godkendelse fra vejmyndighederne til de fulde strækninger, for hver enkelt linje. Movia iværksætter prøvekørsler i fornødent omfang, samt indhentning af godkendelser for linjerne 163, (201A), (202A), 203, 204, 205, 206, 208, 209, 215, 216, 217, 219, 220, 246 . Movia kan ikke oplyse på forhånd, om godkendelse kan opnås.

Spørgsmål 69

S.156 – Ændringer i antal køreplantimer

I afsnit 12.1.1. beskrives nøje hvordan Movia kan reducere i antal køreplantimer – vist i eks. 1 og 2.

Fastholder Movia muligheden for 20% reduktioner pr år fra det 3. kontraktår.

Svar på spørgsmål 69

Movia fastholder muligheden for, at reducere kørslen på enhed 9 i de første 7 kontraktår med op til maksimalt 20% i forhold til udgangspunktet for kontrakten.

I de første 2 kontraktår kan Movia maksimalt reducere 7,5% årligt i forhold til udgangspunktet for kontrakten.

Fra 3. kontraktår til og med det 7. kontraktår er der ingen begrænsning på, hvor mange timer Movia kan reducere årligt. Reduktionen kan dog, samlet set over de første 7 kontraktår, maksimalt være 20%.

Fra det 8. til og med det 12. kontraktår kan Movia reducere med op til 20% i forhold til antallet af timer, der er produceret i det 7. kontraktår.

I 8. og 9. kontraktår kan Movia maksimalt reducere 7,5 % årligt i forhold til det nye udgangspunkt (antallet af produceret timer i det 7. kontraktår).

Fra 10. kontraktår til og med det 12. kontraktår er der ingen begrænsning på, hvor mange timer Movia kan reducere årligt. Reduktionen kan dog, samlet set over de sidste 5 kontraktår, maksimalt være 20%.

Reducerer Movia mere end ovenfor beskrevet, kompenseres der i henhold til afsnit 12.1.3.

Movia er indstillet på, at drøfte emnet på forhandlingsmøderne, hvis dette bringes op af tilbudsgiverne.

19. september 2017

Spørgsmål og svar

Rettelse til spørgsmål 56

Svaret på spørgsmål 56, som er offentliggjort den 18. september 2017 rettes til følgende:

- A) Dette element indgår ikke i vurderingen af tilbudsgiver tilbud.
- B) Movia vil håndtere en sådan situation ad hoc.

Spørgsmål 68

Bilag til kontraktbestemmelserne - Bilag e, anlægstegninger

Se tegning over anlæg ved Roskilde Station

Hvis pantograferne placeres ved perronen, vil pantograferne da være tilgængelige for ruter, som ikke benytter den pågældende perron?

Svar på spørgsmål 68

Roskilde Kommune undersøger muligheder for som en varig løsning, at etablere en perron ved volden ud mod Jernbanegade. Dette vil i givet fald kræve ændring af kørselsretningen for de busser, som vil benytte denne perron. Som midlertidig løsning vil det alene være muligt at gennemføre kombineret passagerudveksling og opladning ved de 2 stoppesteder med ladestationer ved perronen nærmest Føtex (se bilag e). Passagerudveksling kan ikke ske ved de to busholdepladser nærmest volden mod Jernbanegade (se bilag e).

Busstoppestederne med ladestationer ved perron vil være forbeholdt elbusser.

Spørgsmål 67

Afsnit 4. Opladning af Elbusser

Tillader Movia, at en bus standser for at gennemføre opladning, hvis bussen er forsinket i forhold til køreplanen for eksempel på grund af tæt trafik?

Svar på spørgsmål 67

Operatøren skal så vidt muligt søge at overholde køreplanen. Operatørens dispositioner i forbindelse med f.eks. forsinkelser i køreplanen skal i øvrigt sikre, dels at regelmæssig kørsel genoprettes hurtigst muligt, dels at passagererne generes mindst muligt, jf. udbudsmaterialets afsnit 8 om drifts- og trafikstyring ved forskellige trafikale forhold. Hvis der som led i den hurtigst mulige genopretning af regelmæssig kørsel opstår behov for ladning af bussen i byrummet, accepterer Movia at bussen forsinkes. Operatøren skal i øvrigt i

planlægningen af bussens opladning tage højde for de forventelige trafikale forhold og heraf afledte køretider.

Spørgsmål 66

Bilag til kontraktbestemmelserne - Bilag e, anlægstegninger

Se tegning over anlæg ved Roskilde Station

Der ønskes en afklaring af, hvor pantograferne rent fysisk placeres på Roskilde Station. Skal pantograferne placeres på perronen for elbuslinjerne, eller skal pantograferne placeres på en dedikeret parkeringsplads for elbusser?

Svar på spørgsmål 66

Såfremt der alene etableres en ladestation ved Roskilde St (dette kan være tilfældet, hvis Roskilde Kommune vælger optionen på pakke b), så ønskes ladestationen placeret ved det eksisterende stoppested for linje 202A.

Såfremt der også etableres ladestationer for elbusdrift af andre linjer end linje 201A og linje 202A, ønskes de første 2 ladestationer etableret ved de eksisterende stoppesteder nærmest Føtex (som er angivet bilag e).

Ved etablering af 3. eller 4. ladestation ved Roskilde St., ønskes disse ladestationer placeret ved volden mod Jernbanegade (som angivet på bilag e).

Spørgsmål 65

S.14 – Tilbuddets indhold

Afsnit 1.3.7. Der er mulighed for at tilbudsgiver udarbejder forslag til alternative køreplaner, hvor-dan sikre Movia at alle operatører byder på samme grundlag.

Svar på spørgsmål 65

Hvis en tilbudsgiver i forbindelse med forhandlingerne foreslår en alternativ køreplan, som Movia accepterer, vil alle tilbudsgivere blive informeret om den alternative køreplan. Alle tilbudsgivere skal herefter lægge den alternative køreplan til grund for deres tilbud.

18. september 2017

Spørgsmål

Spørgsmål 64

S.33 – Afregningsvognplaner

I afsnit 2.2. beskrives at;

For de tilbudsgivere, der i forvejen udfører kontraktkørsel for Movia gælder tillige, at Movia - på tværs af kontrakter med samme selskab – kan kombinere anvendelsen af driftsbusserne.

Hvordan vil dette blive håndteret fsva. el-busserne.

Svar på spørgsmål 64

Hvis en el-bus kan køre nogle ture på en anden linje, så vil vi lægge de ture på bussen, hvis det fysisk kan lade sig gøre. I planlægningen vil vi tage hensyn til ladning og rækkevidde.

Spørgsmål 63

Vedr. placering af ladestationer ved de forskellige lokaliteter. Er der mulighed for at der etableres to ladestationer ved Trekrøner i stedet for en? Og at den ene ved Svogerslev så sløjfes?

Svar på spørgsmål 63

Det er en mulighed. Der kan downloades nyt skema "Liste over ladestationer" fra udbudssiden under menupunktet udbudsmateriale.

Spørgsmål 62

Hvordan vil Movia se på, at vi som operatør opstiller ladestation(er) til busserne ved udvalgte stoppesteder – ladestationer i stil med dem vi kender til almindelige personbiler (ikke pantografer). Hvordan skal vi i givet fald forholde os til placering, teknikskab, design mv.

Svar på spørgsmål 62

Tilbudsgiver kan etablere ladestationer ved de lokaliteter, som fremgår af udbudsbetingelserne. Tilbudsgiver kan som del af forhandlingstilbuddet foreslå alternative placeringer af ladestation i byrummet, som tilbudsgiver selv ønsker at etablere. Ønsker om etablering af ladestation ved andre lokaliteter end Roskilde St og buslinjernes endestationer vil kræve en stærk, gennemarbejdet teknisk argumentation som begrundelse.

Spørgsmål 61

S.97 – Ladestationer foranstaltet af Roskilde Kommune

I afsnit 4.1.7. beskrives hvordan udgået kørsel håndteres hvis der opstår fejl som tilbudsgiver ikke er ansvarlig for. Movia bedes beskrive hvordan en lignende situation håndteres hvis ladestationer foranstalles af tilbudsgiver (afsint 4.2)

Svar på spørgsmål 61

Såfremt tilbudsgiver ønsker at anvende ladestationer i byrummet, som tilbudsgiver selv etablerer, er dette at betragte som en turn-key løsning. Tilbudsgiver har i dette tilfælde det fulde ansvar for, at ladestationen fungerer, og Movia tilbyder ingen særlige vilkår i forhold til håndtering af eventuel udgået kørsel. Som angivet under afsnit Kontraktens §18 (bod), ønsker Movia at samarbejde med operatøren om at få elbussystemet til at fungere, og Movia vil i den sammenhæng søge at løse eventuelle indkøringsproblemer gennem dialog.

Spørgsmål 60

S36 afsnit 2.3.3

Movia forudsætter, at tilbudsgiveren drager omsorg for, at chaufføren inden afgang fra endestationer har mulighed for at betjene og billettere publikum i så god tid før afgang, at bussen kan afgå til tiden.

Er det chaufførens opgave at foretage kontrol af billettering? I så fald hvor længe inden afgang skal dørene på bussen åbnes for passagerer?

Svar på spørgsmål 60

Chaufførerne skal sælge kontantbilletter samt kontrollere kort og billetter, når kunderne stiger ind. Forlades bussen ved endestationsopholdet, skal chaufføren ved tilbagekomsten til bussen gøre passagererne opmærksom på, at billettering nu er mulig.

Når bussen holder ved stoppestedet, skal bussen altid være tilgængelig for passagerne.

Spørgsmål 59

Præcisering 10. Testen med udadsvingende døre er foretaget med en bus på 12,33m, omfatter præciseringen også denne justering.

Svar på spørgsmål 59

Vi tolker, at "denne justering" omhandler tilladelse til kørsel med 12,33 m busser. Præcisering nr. 10 omfatter alene forholdet vedrørende udadsvingende døre.

Spørgsmål 58

S190 §16 stk. 2

Ved force majeure forstås ekstraordinære begivenheder, som hindrer opfyldelse af kontrakten, og som opstår uden tilbudsgiverens skyld ved forhold, over hvilke denne ikke er herre, og forhold som denne ikke burde have forudset.

Movias bedes bekræfte at strejker herunder overenskomststridige arbejdsnedlæggelser betragtes som force majeure. Er det korrekt?

Svar på spørgsmål 58

Det kan ikke bekræftes, at strejker generelt udgør force majeure. Det afhænger af årsagen til strejken. Hvis strejken skyldes tilbudsgiverens forhold (f.eks. gentagne brud på overenskomster mv.) er der næppe tale om force majeure. Omvendt er Movia enig i, at overenskomststridige arbejdsnedlæggelser formentlig ofte vil udgøre force majeure. Der må foretages en vurdering fra gang til gang.

Spørgsmål 57

S199 §19 stk. 1

Movia er berettiget til at bringe kontrakten til ophør uden varsel, hvis en kompetent offentlig myndighed afsiger kendelse eller dom om, at Movia har overtrådt udbudsreglerne i forbindelse med gennemførelsen af udbudsforretningen, eller Movia selv bliver opmærksom herpå. I tilfælde heraf er tilbudsgiveren ikke berettiget til erstatning eller anden form for godtgørelse. Samme gør sig gældende, hvis kontrakten erklæres for uden virkning. Movias ret til at opsig kontrakten i henhold til denne bestemmelse er uafhængig af om kendelsen/dommen indbringes for højere instans/ankes.

Dette er en meget stor risiko, der pålægges tilbudsgiver, specielt hvis tilbudsgiver har bestilt / købt busser. Movia bedes overveje at ændre teksten, så Movia dækker tilbudsgivers dokumenterede omkostninger i en sådan situation, da tilbudsgiver ikke har indflydelse på situationen. Kan Movia tilslutte sig dette?

Svar på spørgsmål 57

Teksten i §19 stk. 1 ændres til:

Pålægges Movia af en domstol eller kompetent offentlig myndighed (herunder Klagenævnet for udbud) at bringe Kontrakten helt eller delvist til ophør, eller er Movia forpligtet hertil som følge af annullation af kontrakttildelingen besluttet af en domstol eller Klagenævnet for Udbud, er Movia berettiget hertil med rimeligt varsel. I det tilfælde har operatøren krav på en erstatning svarende til negativ kontraktsinteresse og rimeligt vederlag for sin ophørsbistand. Operatøren har dog ikke krav på kompensation, hvis pålægget om ophør af kontrakten eller annullation af tildelingen beror på operatørens forhold, herunder hvis operatøren på tidspunktet for tildelingen har været omfattet af en udelukkelsesgrund eller har afgivet et ukonditionsmæssigt tilbud under det foregående udbud. Udover det førnævnte har operatøren intet krav mod Movia.

Spørgsmål 56

S.101 – Flytning af ladestation

A) I afsnit 4.2.9. beskrives hvordan tilbudsgiver kompenseres ved flytning af en ladestation. Hvordan indgår denne omkostning ved sammenligning af priser på tildelingstidspunktet og hvordan håndteres denne

omkostning – ifm. tildeling - hvis Roskilde Kommune foranstalter ladestationer.

B) Ved flytning af ladestation, vil der alt andet lige blive en periode, hvor den ladestation som skal flyttes ikke kan indgå i driften, hvordan forventer Movia at den situation håndteres.

Svar på spørgsmål 56

A) Dette element indgår ikke i vurderingen af tilbudsgiver tilbud.

B) Dette element indgår ikke i vurderingen af tilbudsgiver tilbud.

Spørgsmål 55

Reference: 14.4 s 165

Der er skemaer tilgængelige på udbudshjemmesiden med information til tilbudsgiverne om, hvilke medarbejdere (eksklusiv chauffører) der forventes overdraget fra nuværende tilbudsgiver. Der er angivet oplysninger om antal og anciennitet. Tilbudsgiveren indhenter selv oplysninger fra nuværende tilbudsgiver for så vidt angår chaufførerne.

Tilbudsgiverne må kontakte den nuværende operatør for at få indsigt i antallet af chauffører, som overdrages. Dette giver den nuværende operatør en stor konkurrencefordel, da operatøren får indsigt i hvilke konkurrenter, som ønsker at give tilbud på hvilke pakker. Vil Movia kontakte den nuværende operatør med henblik på at gøre denne information tilgængelig for andre tilbudsgivere?

Svar på spørgsmål 55

Movia har som svar på spørgsmål 54 oplyst hvilke virksomheder, der er prækvalificerede under udbuddet.

Movia er blandt andet af denne grund ikke enig i, at den nuværende operatør har en konkurrencefordel som beskrevet i spørgsmålet. Movia lægger til grund, at den nuværende operatør udleverer de nødvendige oplysninger uden videre. Skulle det ikke være tilfældet, bedes tilbudsgiverne henvende sig til Movia.

Spørgsmål 54

Reference: 14.4 s 165

Der er skemaer tilgængelige på udbudshjemmesiden med information til tilbudsgiverne om, hvilke

medarbejdere (eksklusiv chauffører) der forventes overdraget fra nuværende tilbudsgiver. Der er angivet oplysninger om antal og anciennitet. Tilbudsgiveren indhenter selv oplysninger fra nuværende tilbudsgiver for så vidt angår chaufførerne.

Spørgsmål: Dersom Movia ikke selv vil offentliggøre lister over chauffører, som skal virksomhedsoverdrages, beder vi om, at Movia offentliggør en liste over leverandører, som er prækvalificerede. Vil Movia imødekomme dette?

Svar på spørgsmål 54

Movia imødekommer ønsket om offentliggørelse af de prækvalificerede operatører. Operatørerne, som er blevet prækvalificeret er følgende:

- Anchersen ApS
- Arriva Danmark A/S
- DitoBus Linjetrafik A/S
- Helsingør Turisttrafik ApS
- Keolis Danmark A/S
- Kruse A/S
- Lokalbus A/S
- Nobina Danmark A/S
- Tide Bus Danmark A/S
- Umove Øst A/S

11. september 2017

Præciseringer

Præcisering 20

Teksten:

4.1.6 Tilgængelighed (opetid)

Systemoperatøren forpligter sig til et niveau af teknisk tilgængelighed (opetid) dels for hver ladestation dels

for hver linjes samlede ladesystem. Med "samlede ladesystem" forstå den samlede gennemsnitlige tekniske tilgængelighed for alle ladestationer, som betjener buslinjen. Den tekniske tilgængelighed skal - efter en indkøringsperiode på op til 3 måneder - for hver ladestation som minimum være 98%, og ladesystemet for hver linje skal som minimum være 99%. I forbindelse med tildeling af Roskilde Kommunes udbud af ladestationer i byrummet informeres tilbudsgivere om den aftalte tilgængelighed. Procentsatsen angiver andelen af succesfulde opladninger (forholdet mellem antal af busser med gennemført ladning, set i forhold til antallet af forsøgte ladninger).

Ændres til:

4.1.6 Tilgængelighed (opetid)

Systemoperatøren forpligter sig til et niveau af teknisk tilgængelighed (opetid) dels for hver ladestation dels for hver linjes samlede ladesystem. Med "samlede ladesystem" forstå den samlede gennemsnitlige tekniske tilgængelighed for alle ladestationer, som betjener buslinjen. Den tekniske tilgængelighed skal - efter en indkøringsperiode på op til 3 måneder - for hver ladestation som minimum være 98%. I forbindelse med tildeling af Roskilde Kommunes udbud af ladestationer i byrummet informeres tilbudsgivere om den aftalte tilgængelighed. Procentsatsen angiver andelen af succesfulde opladninger (forholdet mellem antal af busser med gennemført ladning, set i forhold til antallet af forsøgte ladninger).

Præcisering 19

Der kan downloades nyt beregningsark til CO₂æ – med GtL.

Præcisering 18

For det midlertidige materiel, som kan indsættes i perioden fra 14. april 2019 til den 30. juni 2019 på enhed 9a stiller Movia ikke samme krav til materiellet, som der ellers stilles af krav til elbusser-ne.

For så vidt angår miljø accepteres følgende: Miljønormen på det midlertidige materiel skal minimum svare til EURO 5. Mindstekravet til CO₂æ-emission er 978 gram CO₂æ/km. Mindstekravet til ind- og udvendig støj er henholdsvis 72 og 77 dB.

Præcisering 17

Følgende tekst fra afsnit 16.2 flyttes til afsnit 16.4.1:

”I enkelte Moviaejede faciliteter er der opsat ventilationsanlæg. Administrator har ansvar for vedligeholdelse af ventilationsanlægget og forpligter sig til enten at overtage Movias nuværende abonnement eller til at indgå en tilsvarende aftale, som erstatning for den Movia har. De ventilationsanlæg, som Movia ikke har serviceaftale på, er mindre ventilationsanlæg, som ikke kræver serviceaftale. De skal dog vedligeholdes. Såfremt Movias abonnement ønskes overtaget kontaktes Byggeteamet her-om senest to måneder før driftsstart. Såfremt anlæg skal udskiftes pga. alderdom forhandles dette med Movia.

I enkelte faciliteter er der opsat varmeveksler. For varmeveksler gælder samme forhold, som der er gældende for ventilationsanlæg.

I afsnit 2.7 er det beskrevet, hvorvidt der er ventilationsanlæg eller varmeveksler på den enkelte facilitet.”

Der foretages endvidere følgende præcisering til afsnit 16.4.1:

Administrator skal ved anmodning fra Movia kunne dokumentere, at der er foretaget en regelmæssig vedligeholdelse. Såfremt administrator ikke kan dokumentere regelmæssig vedligeholdelse, hvor administrator alene har pligten for vedligeholdelse, påfalder udgiften for fornyelse ligeledes administrator.

Teksten:

Radio, tv, antenner og øvrige dele, som tilbudsgiveren selv eller Movia har fået installeret eller som tilbudsgiveren har overtaget fra tidligere lejer, vedligeholdes af tilbudsgiveren for dennes regning.

Ændres til:

Radio, tv, antenner og øvrige dele, som tilbudsgiveren selv eller Movia har fået installeret eller som tilbudsgiveren har overtaget fra tidligere lejer, vedligeholdes og fornyes af tilbudsgiveren for dennes regning.

Spørgsmål og svar

Spørgsmål 53

S36 afsnit 2.3.3

Movia forudsætter, at tilbudsgiveren drager omsorg for, at chaufføren inden afgang fra endestationer har mulighed for at betjene og billettere publikum i så god tid før afgang, at bussen kan afgang til tiden.

Hvordan kan tilbudsgiver drage omsorg for dette, hvis der eksempelvis er indlagt fem minutters perontid, og bussen er fem minutter forsinket?

Svar på spørgsmål 53

I disse tilfælde forventer, vi at chaufføren gør det så hurtigt som muligt. Således at bussen afgår på næste tur, så hurtigt som det kan lade sig gøre.

Spørgsmål 52

S21 afsnit 1.4.1.2 skema 2

Ved bedømmelsen af underkriteriet "Kvalitet af drift" på henholdsvis basis- samt option 1 for enhed 9 vil point blive multipliceret med følgende vægtning: 90% og 10%.

Movia bedes præcisere betydningen af teksten under skema 2. Hvad menes der med vægtningen 90 % og 10 %?

Svar på spørgsmål 52

Når enhed 9 bliver evalueret vil basispakken (a og b) opnå et vist antal point. Det samme vil optionen på pakke b. I den endelige evaluering af tilbuddet på enhed 9 vil pointene fra basispakken (a og b) indgå med 90% og pointene optionspakken med 10%. Det samlede antal point (90% +10%) vil blive benyttet i vurdering af, hvilken tilbudsgivers tilbud der er økonomisk mest fordelagtigt på enhed 9.

Spørgsmål 51

2.7.9 Udbudsenhed 9, Vognplan 201A, 202A, 203, 206, 209 og 212: Side 65 øverst

Movia bedes bekræfte, at sidste ord "tilbudsgiver" i første sætning under "Indøvning af chauffører før driftsstart" bør være "operatør" i stedet.

Svar på spørgsmål 51

Det bekræftes, at der skal stå "nuværende operatør" i stedet for "nuværende tilbudsgiver".

Spørgsmål 50

1.4.2 Endelig evaluering: Side 30 øverst

Movia bedes redegøre hvorfor der i andet afsnit på side 30 tillægges 15 % til laveste pris på kombinationer for opnåelse af 0 point, når der i afsnit 1.4.1 Pris – 40 % side 19 midt tillægges henholdsvis 20 % og 10 % på enkeltpakkerne, i øvrigt for enkeltpakker som på tværs af hinanden ikke kan indgå i kombinationer.

Svar på spørgsmål 50

Det præciseres, at dette er gældende ved udvælgelse af tilbud, som kan indgå i kombinationstilbud.

Det er Movias forventning, at et spænd på 15% i den endelige evaluering, vil være det spænd, som giver Movia markedets økonomisk mest fordelagtige tilbud.

Spørgsmål 49

Af pkt. 1.3.7.1 fremgår at der skal angives servicegrad for enhederne 4, 6 og 8. Dette er i modstrid med skema 2 på side 21 (pointberegning for underkriteriet "Kvalitet af drift"). Kan det bekræftes at der IKKE skal angives servicegrad for disse enheder?

Svar på spørgsmål 49

Det kan bekræftes. Der skal ikke angives servicegrad for enhederne 4, 6 og 8.

Spørgsmål 48

Prisblanket:

Med udgangspunkt i oversigten side 32, fremgår enhed 9a og 9b som en samlet enhed som der skal bydes på mens enhed 9b option 1 fremstår som en selvstændig enhed. Movia bedes oplyse om enhed 9 skal bydes samlet som 9a+9b og 9b option 1 for sig, eller der skal bydes samlet på 9a+9b og samlet på 9a+9b option 1.

Svar på spørgsmål 48

Når der afgives tilbud på enhed 9, skal der afgives tilbud på basispakke 9a og 9b samt på en option til pakke b. Dvs. at ét tilbud på enhed 9, skal bestå af en pris for både 9a, 9b og option på 9b.

Tilbudsblanketten er opbygget, så det er muligt at afgive tilbud på denne måde.

Senest 30 dage efter tildelingen beslutter Movia, hvorvidt kørslen på pakke 9b skal udføres efter kravene til basispakken (elbusser) eller efter kravene i optionspakken.

Spørgsmål 47

Kontrakt - § 18 Bod/Modregning i betalingen (bod), stk. 12:

Sidste ord i 2. afsnit er "udbud" skal dette ikke være "kontrakt"?

Svar på spørgsmål 47

Jo.

Spørgsmål 46

Kontrakt - § 10 Kvalitetsmålinger, stk. 1:

Der er ikke sammenhæng mellem måleperioderne i § 10 stk. 1 og afsnit 10.1.3 side 149.

Movia bedes derfor opdatere måleperioderne.

Svar på spørgsmål 46

Teksten:

Movia foretager løbende kvalitetsmålinger, og måleperioden for henholdsvis fejl i kvaliteten, servicegrad og

kvalitetsindeks af den kørsel, som er omfattet af denne kontrakt, vil ske i perioden fra 1. januar 2018 - 31. december 2018, 1. januar 2019–31. december 2019 osv.

Rettes til:

Movia foretager løbende kvalitetsmålinger, og måleperioden for henholdsvis fejl i kvaliteten, servicegrad og kvalitetsindeks af den kørsel, som er omfattet af denne kontrakt, vil ske i perioden fra 1. juli 2019 - 30. juni 2020, 1. juli 2020–30. juni 2021 osv.

Spørgsmål 45

1.4.1.4 Kvalitet af drift – 15 %: Side 28 midt

I afsnittet lige under skema 10 står at tilbud hvor "Design af ladestationer" ikke opnår minimum 2,5 point betragtes som ukonditionsmæssige.

Er det korrekt forstået, at hvis tilbudsgiver byder med ladestanderne etableret af Roskilde Kommune, så risikerer tilbudsgiver, at ladestanderne etableret af Roskilde Kommune ikke opnår de minimum 2,5 point på Movias skala, og dermed bliver tilbudsgivers tilbud betragtet som ukonditionsmæssigt?

Svar på spørgsmål 45

De løsninger for ladestationer i byrummet, som Roskilde Kommune gennem sit udbud tilbyder at etablere, vil altid have et design, der er konditionsmæssigt i forhold til at opnå en score på 2,5 point efter Movias skala.

Spørgsmål 44

S15 afsnit 1.3.6

På enhed 9 pakke b skal der afgives tilbud på en option (option 1) bestående i, at Movia, som alternativ til kørsel med elbusser på pakke b, kan vælge diesel Euro 6-busser. Senest 30 dage efter tildeling orienteres tilbudsgiveren om, hvorvidt optionen udnyttes eller ej.

Movia opfordres til at orientere tilbudsgiver om, hvorvidt optioner vælges umiddelbart efter tildeling, da det ikke er muligt at bestille busserne før tilbudsgiver ved, om optionerne vælges. Vil Movia imødekomme dette?

Svar på spørgsmål 44

Movia vil orientere tilbudsgiver så hurtigt som muligt, men vi er nødt til at forbeholde os retten til at kunne udnytte optionen i op til 30 dage efter tildelingen.

Spørgsmål 43

S15 afsnit 1.3.6

På enhed 9 pakke a skal der afgives tilbud på en option (option 2) bestående i, at tilbudsgiver foretager opgradering af bussens ydre (helomlakering med op til 3 farver) til +Way-standard. Optionen kan benyttes i hele kontraktperioden.

Movia opfordres til at lade optionen være gældende i første og andet år af kontraktperioden, idet en opgradering senere i kontrakten vil betyde, at tilbudsgiver ikke får dækning for alle omkostninger. Vil Movia imødekomme dette?

Svar på spørgsmål 43

Prisen, der skal angives i tilbudsblanketten for henholdsvis option 2 og 3, er en engangssum pr. bus, som skal dække alle operatørens omkostninger til optionerne.

Såfremt Movia udnytter en af disse optioner, vil operatøren afregnet på én gang. Movia mener derfor, at operatøren vil få dækket omkostningerne uanset om optionen eksempelvis udnyttes i år 1 eller år 5.

Spørgsmål 42

Prisblanket:

Movia bedes redegøre hvorfor de faste omkostninger i udbudsenhed 9 skal opdeles i pakke a og pakke b når der kun kan afgives et samlet udbud for disse 2 pakker.

Svar på spørgsmål 42

Såfremt Movia træffer beslutning om, at vælge optionen på 9b, er det nødvendigt at kunne adskille de fasteomkostninger for basispakken 9a og 9b, da der kun afregnes for enten 9b basis eller 9b option.

Spørgsmål 41

S177 afsnit 17.3

Materialets ordlyd: Ved driftsafbrydelse på grund af force majeure, herunder arbejdskonflikter, modregnes den udgåede kørsel i betalingen efter de i kontrakten fastsatte satser vedrørende faste, bus- og køreplanteafhængige omkostninger. For denne udgåede kørsel ydes hverken faste omkostninger eller bus- og køreplanteafhængig betaling. For denne udgåede kørsel ydes hverken faste omkostninger eller bus- og køreplanteafhængig betaling.

Movia bedes ændre formuleringen, således at der betales dækning for faste omkostninger ved force majeure, da tilbudsgiver skal bære faste omkostninger også under force majeure situationer. Kan Movia tilslutte sig dette?

Svar på spørgsmål 41

Movia kan ikke tilslutte sig dette forslag og der foretages således ikke en ændring i formuleringen.

Spørgsmål 40

12.2.1 De første 6 kontraktår (fra driftsstart og 6 år frem): Side 159 nederst og side 160 øverst

Nederst på side 159 nævnes 2 eksempler på udvidelse af antal elbusser som i begge tilfælde giver operatøren 13 måneder fra Movia ordre yderligere elbusser til disse skal være i drift. I eksemplet øverst på side 160 hvor Movia varsler med 10 måneder bortfalder operatørens mulighed for indsættelse af midlertidigt materiel og perioden fra varsling til driftsstart bliver reduceret fra 13 til 10 måneder. Det stemmer ikke overens med det før-beskrivne.

Movia bedes derfor bekræfte, at hvis Movia varsler tilbudsgiver 10 måneder før ændringen træder i kraft som beskrevet øverst på side 160, så har tilbudsgiver 3 måneder at anvende midlertidige busser i og ikke 0, som Movia ellers har beskrevet?

Svar på spørgsmål 40

Movia bekræfter, at hvis Movia varsler tilbudsgiver 10 måneder før ændringen træder i kraft, at tilbudsgiver da har 3 måneder at anvende midlertidige busser i.

Spørgsmål 39

Spørgsmål 6) 12.1.3 Godtgørelse for reduktion i antal køreplantimer: Side 157 nederst

Det virker urimeligt at beregningen af godtgørelsen ved reduktion udover 20 % af oprindeligt antal køreplanstimer skal tage udgangspunkt i den oprindelige timeafhængige pris ekskl. K-faktorregulering og indeksering da dette vil udhule godtgørelsen på 60 % ganske betydeligt og stille operatøren ringere end ved de 60 %. Movia opfordres derfor til at kompensere ud fra den aktuelle sats som er gældende når reduktionen træder i kraft.

Svar på spørgsmål 39

Godtgørelsen ændres, så der kompenseres ud fra den aktuelle sats, som er gældende, når reduktionen træder i kraft. Dvs. at teksten "(ekskl. K-faktorregulering og indeksering)", der fremgår af afsnit 12.1.3, første afsnit, ændres til (inkl. K-faktorregulering og indeksering).

Spørgsmål 38

10.1.1 Målsætninger: Skema side 148

Er den anførte kundekvalitet for enhed 9 korrekt?

Svar på spørgsmål 38

Nej den anførte værdi skal være 848,54.

Spørgsmål 37

4.1 Ladestationer foranstaltet af Roskilde Kommune; Skema side 95 nederst + side 96 øverst

Movia bedes redegøre hvorfor 2 ud af 3 prisparametre er inklusiv moms mens den 3 parameter er eksklusiv moms.

Svar på spørgsmål 37

Priserne for etablering og drift af ladestationer er angivet inklusive moms, idet prisen inklusive moms afspejler de omkostninger, som Roskilde Kommune faktisk afholder for ladeinfrastrukturen.

Leverandørens tillæg til elprisen er angivet eksklusiv moms, idet business-to-business leverancer almindeligvis er angivet eksklusiv moms.

Spørgsmål 36

4.2.11 Håndtering af ladestationer ved kontraktophør: Side 101 nederst og side 102 øverst

Movia bedes redegøre for sammenhængen mellem den i skemaet oplyste værdi på 8 % af etableringsomkostningerne og at Movia jf. afsnittet før skemaet har ret til at overtage ladestationerne til kr. 1,- pr. ladestation.

Svar på spørgsmål 36

Movia har valgt at fastlægge afskrivningen af ladeinfrastrukturen ved udgangen af kontraktåret i stedet for begyndelsen af kontraktåret. Værdien af ladeinfrastrukturen er dermed 100% hele kontraktår 1 og tilsvarende 8% i hele kontraktår 12. Ved udgangen af kontraktår 12 er ladeinfrastrukturen fuldt afskrevet.

Spørgsmål 35

4.2.11 Håndtering af ladestationer ved kontraktophør: Side 101 nederst og side 102 øverst

For at afspejle ovenstående korrekt burde skemaet afspejle ultimoværdien pr. kontraktår og dermed have følgende værdier;

År 1: 92%

År 2: 83%

År 3: 75%

År 4: 67%

År 5: 58%

År 6: 50%

År 7: 42%

År 8: 33%

År 9: 25%

År 10: 17%

År 11: 8%

År 12: 0%

Svar på spørgsmål 35

Bevæggrunden for afskrivningskurven er, at værdien af ladestationen først afskrives ved udgangen af kontraktåret og ikke ved begyndelsen af kontraktåret.

Spørgsmål 34

Henvielse til afsnit 0 i udbudsmaterialet

MOVIA bedes venligst udspecificere nedenstående, hvor der henvises til et "ukendt" afsnit 0 :

Side 96 - 5. afsnit, efter skemaet, linje 1

Side 96 - første afsnit i punkt 4.1.1, linje 2 og 4

Side 97 – sidste linje i punkt 4.1.6

Side 97 – i slutningen af 2. afsnit i punkt 4.1.7

Side 97 – første linje i andet afsnit i punkt 4.2

Side 103 – 2 x i sidste linje i punkt 4.4

Side 145 – 2. linje i punkt 9.4

Side 196 – 2. linje i E1

Svar på spørgsmål 34

Se præcisering nr. 14, der er annonceret på udbudssiden den 14. august 2017.

Spørgsmål 33

Hvordan vil Movia sikre, at samme infrastrukturløsning bliver vurderet ensartet, således at der ikke sker en skævvridning på pointtildelingen. Med andre ord, hvordan vil Movia sikre at samme infrastrukturløsning ikke får en højere eller lavere pointtildeling hos Roskilde Kommune end hvad Movia vil have tildelt?

Svar på spørgsmål 33

Det er samme personkreds, som gennemfører vurdering af ladeinfrastrukturens design i kommunens udbud af ladeinfrastruktur i byrummet, som vurderer ladeinfrastrukturløsninger i byrummet i A16.

Spørgsmål 32

Side 64 (Tilbudsgivers forslag til justering af køreplan):

Hvornår vurderer Movia et forslag til køreplanen for værende uhensigtsmæssigt i relation til elbus-driften?

Svar på spørgsmål 32

Movia vil eksempelvis vurdere køreplanen som uhensigtsmæssig, hvis tilbudsgivers forslag til justering af køreplaner medfører en uønsket reduktion i kvaliteten af bustrafikken.

Spørgsmål 31

Side 28 (evaluering af infrastrukturløsning):

Kan Movia oplyse om evalueringskriterierne for infrastrukturløsningen er ensartet i Roskilde Kommunes udbud og Movias A16 udbud?

Svar på spørgsmål 31

Infrastrukturløsninger i byrummet til ladning af elbusser vurderes efter samme kriterier i Roskilde Kommunes udbud af ladeinfrastruktur i byrummet som i A16

Spørgsmål 30

I forhold til vognløbene på linje 215 og 219 eksempelvis på turnumre 33 (215) og 56 (219), så foretages der vel blot en omskiltning på Hvalsø station, således at de to ture ses som én, og dermed hører under køre -og hviletidsbestemmelserne? Dette gentager sig for resten af vognløbet.

Burde Movia ikke oplyse operatørerne - som er praktiseret i tidligere udbud - om at der er linjekørsel som er mere end 50 km lang? Vi ved at Færdselsstyrelsen og Rigspolitiet vil mene at de to linjer i sammenhæng er omfattet af forordningen omkring køre -og hviletid, og at der derfor skal anvendes digitalt kontrolapparat i busserne.

Svar på spørgsmål 30

Movia mener ikke at vognplanen med linjerne 215 og 219 er omfattet af kørehviletidsbestemmelserne af følgende årsager:

- Linje 215 og 219 er planlagt som selvstændige linjer med hver deres planlægningsforudsætninger.
- Begge linjer har forbindelse til toget på Hvalsø St. Med den nuværende togkøreplan passer linjerne sammen, så det er en fordel at koble dem sammen driftsmæssigt. Ændres togkøreplanen vil linjerne ikke nødvendigvis være koblet driftsmæssigt sammen mere.
- Turene på de to linjer skiltes som unikke ture og som hver deres linje
- Der er ingen kundemæssig kobling mellem linjerne. Således forventer vi at bussen tømmes på Hvalsø St.

Spørgsmål 29

I fald operatøren byder med eget ladeudstyr (og ikke Roskilde kommunes udstyr) gælder: "Tilbudsgiver har til enhver tid pligt til at opretholde ejendomsretten til ladestationen. Anlægget kan således ikke leases" (udbudsmaterialet side 102). Kan Movia dispensere fra disse bestemmelser, så længe der sikres Movia og kommunen en ubegrænset ret til overtagelse af materiellet, såfremt operatøren ikke mere udfører kørslen ?

Svar på spørgsmål 29

Alternative modeller kan accepteres, så længe de på samme måde sikrer Movias ret til at købe ladeinfrastrukturen i tilfælde af kontraktophør. Udformning af sådanne alternative modeller vil blive gjort til

genstand for forhandling. Tilbudsgivere, som måtte ønske alternative modeller, opfordres til at foreslå dem i deres forhandlingstilbud.

Spørgsmål 28

S155 afsnit 11

På initiativ fra tilbudsgiveren tilbyder Movia et samarbejde om udviklingen af buslinjerne i udbudsenhederne.

Samarbejdet indebærer ikke økonomisk bonus ved passagerfremgang

Hvis det medfører ekstra omkostninger for tilbudsgiver at medvirke i dette samarbejde, vil tilbudsgiver da modtage kompensation for at medvirke?

Svar på spørgsmål 28

Det vil komme an på en konkret vurdering af omfang og formål.

Spørgsmål 27

S179 afsnit 17.4.5

Reguleringen af betalingen sker efter udviklingen i et fælles omkostningsindeks for buskørsel i Danmark.

Afhængig af hvilket brændstof/drivmiddel, der anvendes, reguleres efter forskellige indeks.

Hvornår sker den første regulering af priser? (måned, år)

Svar på spørgsmål 27

Der foretages regulering af priser fra første afregning.

Spørgsmål 26

S35 afsnit 2.3.1

Den bruges udelukkende til regulering af den køreplantimeafhængige omkostning (se definitionen af

tillægstid i afsnit 2.5.1).

Der henvises til afsnit 2.5.1. Dette afsnit findes ikke i udbudsmaterialet. Hvad henvises der til?

Svar på spørgsmål 26

Henvisningen rettet til afsnit 2.4.1

Spørgsmål 25

Bilag 7.a Personaleoplysninger Enhed 9

Det frem af bilaget, at der ikke overdrages chauffører i rutepakke 9. Kan Movia bekræfte, at dette er korrekt?

Svar på spørgsmål 25

Jf. afsnit 14.4, fremgår det ikke af de vedlagte skemaer (Bilag 7a), hvorvidt der overdrages chauffører eller ej. Tilbudsgiver skal selv indhente informationer om virksomhedsoverdragelse af chauffører fra den nuværende operatør.

Spørgsmål 24

S129 afsnit 6.4.2

Ture/linjer som ikke er omfattet af det automatiske passagertællesystem, skal i stedet tælles manuelt og for de ture/linjer gælder følgende regler:

Hvordan afregnes tilbudsgiver for denne manuelle optælling?

Svar på spørgsmål 24

Hvis en linje, som har været talt automatisk overgår til manuel tælling, vil tilbudsgiveren blive kompenseret med kr. 500 kr. pr. tælledag. Antallet af tælledage indrapporteres samtidig med aflevering af tælleskemaerne. Afregningen vil så vidt muligt ske i den kommende måned.

Manuelle tællinger, for linjer, der i udbudsmaterialet er angivet, som værende manuelt talte linjer, afregnes der ikke særskilt for. Tilbudsgiverne skal således tage højde for disse linjer i tilbuddet.

Spørgsmål 23

S146 afsnit 10.11 sidste figur

Tilbudsgiverens kvalitet måles på i alt 7 målepunkter. De 6 af disse måles ved interview af passagererne i busserne. Ét målepunkt måles indtil videre ved tilbudsgiverens egen indberetning af udgået kørsel.

Herudover måles tillige Movias kvalitet på 6 målepunkter – disse 6 målepunkter er ikke tilbudsgiverrelaterede målepunkter, og vil derfor ikke blive anvendt til afregning af bonus/modregning, – ej heller i forbindelse med forlængelse af kontrakten, jf. Kontrakten §3.

Movia bedes bekræfte, at de seks målepunkter ikke anvendes til afregning af bonus / modregning. Hvad menes der med, at disse seks målepunkter ikke er tilbudsrelaterede?

Svar på spørgsmål 23

Det bekræftes, at de 6 målepunkter, som måler Movias kvalitet ikke anvendes til afregningen af bonus/modregning.

Det fremgår, at de 6 målepunkter ikke er tilbudsgiverrelateret, idet, at det er Movias kvalitet der bliver målt.

Spørgsmål 22

S149 afsnit 10.1.3

Måleomfanget er minimum 275 interviews for udbudsenhed 3 og 9 pr. måleperiode.

Det virker som et lavt antal interviews, når man tager antallet af passagerer på linjen i betragtning. Det kan / vil give usikkerhed i målingerne. Hvordan tages der højde for denne usikkerhed?

Svar på spørgsmål 22

275 målinger er standard for en udbudsenhed også på de markant mere passagertunge linjer. Movia mener, at 275 målinger giver et repræsentativt billede af kundetilfredsheden på linjerne i enhed 3 og 9.

Spørgsmål 21

Jeg har svært ved at forstå side 194-195, B2 Busbenyttelse. Første og andet driftsår, 11.916 fejl og 7.944 fejl – uden bod. Som del af snittet bonusmodel for elbusdrift i %, dvs. servicegrad og i en tekst om busbenyttelse??

Svar på spørgsmål 21

Teksten:

B2 Busbenyttelse

- Indsættelse af anden bustype end aftalt.

De første 2 driftsår efter idriftsættelse af elbusser for pakke a, gælder nedenstående vilkår. Vilkårene er betinget af, at de busser, som anvendes til gennemførelse af driften indfrier kravene til midlertidigt busmateriel, svarende til kravene for det midlertidige materiel på pakke b, jf. afsnit 2.7.9.

Første driftsår

Det første år efter idriftsættelse af elbusser for pakke a gælder følgende vilkår for indsættelse af anden bustype end elbus:

De første 11.916 registrerede fejl udløser ingen bod.

Såfremt tilbudsgiver indsætter elbusser for pakke b i første år efter idriftsættelse af elbusser for pakke a, udvides antallet af registrerede fejl, som ikke udløser bod, med op til 15% (forholdsmæssigt i forhold til antallet idriftsatte elbusser) af det i henhold til køreplanen samlede planlagte antal busafgange for perioden efter idriftsættelse af elbusdrift for pakke b og til udgangen af den 12. måned efter indsættelse af elbusser for pakke a.

α = det samlede antal registrerede fejl for pakke a og b, som ikke udløser bod.

Hvis det samlede antal registrerede fejl for pakke a og b (benævnt R) fra idriftsættelse af elbusdrift for pakke a og til udgangen af den 12. måned herefter er mindre end $0,6 \cdot \alpha$, udbetaler Movia en bonus til tilbudsgiver.

Bonussens størrelse fremgår af tabellen nedenfor.

Samlet antal registrerede fejl for pakke a og b (R) Bonus

$0,3 \cdot \alpha \leq R < 0,6 \cdot \alpha$ (\approx mindst 91% elbusdrift) 100.000 kr.

$0,1 \cdot \alpha \leq R < 0,3 \cdot \alpha$ (\approx mindst 95,5% elbusdrift) 200.000 kr.

$0,05 \cdot \alpha \leq R < 0,1 \cdot \alpha$ (\approx mindst 98,5% elbusdrift) 400.000 kr.

$R < 0,05 \cdot \alpha$ (\approx mindst 99,2% elbusdrift) 500.000 kr.

Andet driftsår

Det andet år efter driftsstart af elbusser for pakke a gælder følgende vilkår for indsættelse af anden bustype end elbus:

De første 7.944 registrerede fejl udløser ingen bod.

Såfremt tilbudsgiver i første driftsår har indsat elbusser for pakke b, udvides antallet af registrerede fejl, som ikke udløser bod, forholdsmæssigt (i forhold til antallet af idriftsatte elbusser) med op til 6.244.

Såfremt tilbudsgiver i andet år efter idriftsættelse af elbusser for pakke a indsætter elbusser for pakke b, udvides antallet af registrerede fejl (forholdsmæssigt i forhold til antallet af idriftsatte elbusser), som ikke udløser bod, med op til 10% af det i henhold til køreplanen samlede planlagte antal busafgange for perioden efter idriftsættelse for elbusdrift for pakke b og til udgangen af den 24. måned efter indsættelse af elbusser for pakke a.

β = det samlede antal registrerede fejl for pakke a og b, som ikke udløser bod.

Hvis det samlede antal registrerede fejl for pakke a og b fra begyndelsen af 13. måned efter driftsstart af elbusdrift for pakke a og til udgangen af den 12. måned herefter er mindre end $0,6 \cdot \beta$, udbetaler Movia en bonus til tilbudsgiver. Bonussens størrelse fremgår af tabellen nedenfor.

Samlet antal registrerede fejl for pakke a og b (R) Bonus

$0,3 \cdot \beta \leq R < 0,6 \cdot \beta$ (\approx mindst 94% elbusdrift) 100.000 kr.

$0,1 \cdot \beta \leq R < 0,3 \cdot \beta$ (\approx mindst 97% elbusdrift) 200.000 kr.

$0,05 \cdot \beta \leq R < 0,1 \cdot \beta$ (\approx mindst 99% elbusdrift) 400.000 kr.

$R < 0,05 \cdot \beta$ (\approx mindst 99,5% elbusdrift) 500.000 kr.

Ændres til:

B2 Busbenyttelse

- Indsættelse af anden bustype end aftalt.

De første 2 driftsår efter idriftsættelse af elbusser for pakke a, gælder nedenstående vilkår. Vilkårene er

betinget af, at de busser, som anvendes til gennemførelse af driften indfrier kravene til midlertidigt busmateriel, svarende til kravene for det midlertidige materiel på pakke b, jf. afsnit 2.7.9.

Første driftsår

Det første år efter idriftsættelse af elbusser for pakke a gælder følgende vilkår for indsættelse af anden bustype end elbus:

De første 461 registrerede fejl udløser ingen bod. Registrering af fejl sker per bus per dag. Det er således kun muligt at få én fejl per dag per bus.

Såfremt tilbudsgiver indsætter elbusser for pakke b i første år efter idriftsættelse af elbusser for pakke a, udvides antallet af registrerede fejl, som ikke udløser bod, med op 15% (forholdsmæssigt i forhold til antallet idriftsatte elbusser) af det i henhold til køreplanen samlede planlagte driftsdage*planlagte driftsbusser for perioden efter idriftsættelse af elbusdrift for pakke b og til udgangen af den 12. måned efter indsættelse af elbusser for pakke a.

Eks.

Elbusser for pakke b indsættes således, at alle driftsbusser er elbusser og elbuskørsel er planlagt for 100 hverdage, 21 lørdage og 25 søn- og helligdag. På hverdage er busdriften planlagt med 7 driftsbusser, lørdage 3 driftsbusser og søn- og helligdage 3 driftsbusser. Det samlede planlagte driftsdage*planlagte driftsbusser udgør for hverdage $7 \cdot 100$, for lørdage $3 \cdot 21$ og for søn- og helligdage $3 \cdot 25 = 838$.

Antal registrerede fejl, som ikke udløser bod udgør 15% af $838 = 126$.

α = det samlede antal registrerede fejl for pakke a og b, som ikke udløser bod. α afrundes til nærmeste heltal.

Hvis det samlede antal registrerede fejl for pakke a og b (benævnt R) fra idriftsættelse af elbus-drift for pakke a og til udgangen af den 12. måned herefter er mindre end $0,6 \cdot \alpha$, udbetaler Movia en bonus til tilbudsgiver.

Bonussens størrelse fremgår af tabellen nedenfor.

Samlet antal registrerede fejl for pakke a og b (R) Bonus

$0,3 \cdot \alpha \leq R < 0,6 \cdot \alpha$ (\approx mindst 91% elbusdrift) 100.000 kr.

$0,1 \cdot \alpha \leq R < 0,3 \cdot \alpha$ (\approx mindst 95,5% elbusdrift) 200.000 kr.

$0,05 \cdot \alpha \leq R < 0,1 \cdot \alpha$ (\approx mindst 98,5% elbusdrift) 400.000 kr.

$R < 0,05 \cdot \alpha$ (\approx mindst 99,2% elbusdrift) 500.000 kr.

Andet driftsår

Det andet år efter driftsstart af elbusser for pakke a gælder følgende vilkår for indsættelse af anden bustype end elbus:

De første 308 registrerede fejl udløser ingen bod.

Såfremt tilbudsgiver i første driftsår har indsat elbusser for pakke b, udvides antallet af registrerede fejl, som ikke udløser bod, forholdsmæssigt (i forhold til antallet af idriftsatte elbusser) med op til 207.

Såfremt tilbudsgiver i andet år efter idriftsættelse af elbusser for pakke a indsætter elbusser for pakke b, udvides antallet af registrerede fejl (forholdsmæssigt i forhold til antallet af idriftsatte elbusser), som ikke udløser bod, med op til 10% af det i henhold til køreplanen samlede planlagte driftsdage*planlagte driftsbusser for perioden efter idriftsættelse for elbusdrift for pakke b og til udgangen af den 24. måned efter indsættelse af elbusser for pakke a.

β = det samlede antal registrerede fejl for pakke a og b, som ikke udløser bod. β afrundes til nærmeste heltal.

Hvis det samlede antal registrerede fejl for pakke a og b fra begyndelsen af 13. måned efter driftsstart af elbusdrift for pakke a og til udgangen af den 12. måned herefter er mindre end $0,6*\beta$, udbetaler Movia en bonus til tilbudsgiver. Bonussens størrelse fremgår af tabellen nedenfor.

Samlet antal registrerede fejl for pakke a og b(R) Bonus

$0,3*\beta \leq R < 0,6*\beta$ (\approx mindst 94% elbusdrift) 100.000 kr.

$0,1*\beta \leq R < 0,3*\beta$ (\approx mindst 97% elbusdrift) 200.000 kr.

$0,05*\beta \leq R < 0,1*\beta$ (\approx mindst 99% elbusdrift) 400.000 kr.

$R < 0,05*\beta$ (\approx mindst 99,5% elbusdrift) 500.000 kr.

Spørgsmål 20

S89 3.6.4

Det er muligt at brugen af hængeskilte helt eller delvist ophører i løbet af kontraktperioden. Hvis det sker, meddeler Movia det til tilbudsgiveren, hvorefter tilbudsgiveren uden omkostning for Movia skal fjerne holdere til hængeskilte. Movia dækker i så fald ikke manglende reklameindtægter.

Hvor lang tid i forvejen får tilbudsgiver et varsel om, at dette ophører? Tilbudsgiver skal have mulighed for at skrive dette krav ind i kontrakten med reklamefirmaet, som sælger annoncering på hængeskilte.

Svar på spørgsmål 20

Opsigelse af retten til anvendelse af reklamer er angivet i afsnit 7.2.3, hvor det fremgår at Movia med et halvt års varsel kan opsiges operatørens ret til opsætning af reklamer.

Spørgsmål 19

3.3.6 Sidde- og ståpladser: Side 71 nederst.

Af hensyn til sammenligning og ensartethed i tilbuddene bedes Movia bekræfte, at klapsæde-pladser ikke bare kan tælles med som ikke fremadvendte siddepladser, men at de bliver talt med som ikke fremadvendte siddepladser.

Svar på spørgsmål 19

Movia bekræfter, at klapsæder angivet i Bilag 5 (Liste over busmateriel), kolonne P, evt. kolonne BN, tæller med som ikke-fremadvendte siddepladser.

Spørgsmål 18

1.4.1.4 Kvalitet af drift – 15 %: Side 27 øverst

Der er ikke overensstemmelse mellem bemærkningerne nederst i skemaet og øverste række i kolonne 2 og 4.

Svar på spørgsmål 18

Det præciseres at mindstekravet for kolonne 2 er henholdsvis 25/18 og 33/27 for kolonne 4.

Spørgsmål 17

1.3.7.3 Liste over ladestationer: Side 16 midt

Hvilken betydning har sidste sætning "Tilbudsgiver skal være opmærksom på at overholde krav til redundans, jf. afsnit 4.5" i 2. afsnit når afsnittet handler om brug af de af Roskilde Kommune etablerede ladestationer.

Svar på spørgsmål 17

Henvisningen rettes, således at der henvises til afsnit 4.4.

Spørgsmål 16

1.4.1.4 Kvalitet af drift – 15 %: Side 28 midt

Movia bedes redegøre for det kriterie, som Movia evaluerer designet af ladestationerne ud fra via skema 10.

Der bør være en henvisning til kriteriet.

Svar på spørgsmål 16

Design af ladestationen vurderes ud fra følgende kriterier (fremgår også af afsnit 1.4.1.4):

- at lademastens design er minimalistisk, stilmoderne, tidsløs og visionær
- at teknikskabet kan indpasses i både tætte byrum og i åbent land
- at lademast, teknikskab og andre installationer etableret som en del af ladestationen er af høj designkvalitet

Spørgsmål 15

Movia har modtaget en henvendelse fra en busleverandør, som har anmodet om, at få et par fotos af en Rejsekort computer, samt hvis muligt, en teknisk tegning med ydre mål.

Svar på spørgsmål 15

Fra menupunktet Udbudsmateriale, Andet kan der downloades fotos af en rejsekort TCU, både alene og også monteret på en hulplade med tilhørende sikringer til TCU, kortlæsere og printer, samt ledninger med odometer signal og bakgears signal.

Alle TCU'er med hulplade monteres på en 19" rack hylde, som skal være 50 cm dyb. Højden for hylde mm skal være mindst 20 cm, altså er HxBxD = 20cm x 48,3 cm (19") x 50 cm

Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at levere en teknisk tegning med mål.

Movia formoder, at leverandøren har henvendt sig på grund af interesse for A16 udbuddet, hvorfor vi offentliggør spørgsmålet.

Det præciseres, at Movia ønsker, at alle spørgsmål til udbuddet kommer via tilbudsgiver og via spørgsmål og svar på udbudssiden. Movia henviser leverandørerne til at stille spørgsmålene via tilbudsgiverne.

Spørgsmål 14

2.2.1 Ændringer af afregningsvognplaner: Side 34 midt

Hvad skal korrekt punktnummerering af afsnittet lige over midten være?

Svar på spørgsmål 14

Punktnummeringen ændres fra 3, 4, og 5 til 1, 2 og 3

Spørgsmål 13

6.3.3 Kabelveje vedr. It-udstyr (Model A): Side 120 øverst

Movia bedes redegøre hvorfor der skal være op til 4 kortlæsere pr. dobbeltdør når der f.eks. i 5C-busserne kun er 2 kortlæsere pr. dobbeltdør.

Svar på spørgsmål 13

Det er en slå-fejl. Der skal være op til 2 pr dobbeltdør.

Spørgsmål 12

S148 afsnit 10.11 nederste figur

Det fremgår af tabellen, at Øvrige Enhed 9's score er svarende til indeks 484,54. Er dette en fejl? Hvis ikke bedes Movia præcisere, hvordan man kommer frem til resultatet

Svar på spørgsmål 12

Tallene er ombyttet. Indeks er svarende til 848,54.

Spørgsmål 11

S149 afsnit 10.1.3

Måleomfanget er minimum 275 interviews for udbudsenhed 3 og 9 pr. måleperiode.

På hvilket tidspunkt og hvilken dagtype vil interviewene blive foretaget?

Svar på spørgsmål 11

Der måles som udgangspunkt på alle tidspunkter og alle dagtyper. Overordnet set er målinger fordelt forholdsmæssigt efter, hvornår køreplantimerne er planlagt (dvs. sig flest målinger i myldretider og andre tider, hvor der er flest passagerer i busserne). Den specifikke planlægning foregår hos den eksterne samarbejdspartner.

Spørgsmål 10

Kontrakt – generelt:

Hvorfor er ordet "operatør" erstattet med "tilbudsgiver" i hele kontraktafsnittet. Det giver ingen mening at tale om tilbudsgiver i en kontrakt.

Svar på spørgsmål 10

Nej, det giver ingen mening. Ordet "tilbudsgiver" vil blive ændret i Kontrakten inden den bliver udsendt til underskrivelse hos de operatører, som får tildelt kørsel.

Såfremt der andre steder i udbudsmaterialet, hvor I måtte være i tvivl om brug af ordet "tilbudsgiver", bedes I stille spørgsmål hertil.

Spørgsmål 9

S178 afsnit 14.4.4

Der henvises i udbudsbetingelsernes afsnit 17.4.4 EI-indeks til at der vil anvendes et omkostnings-indeks baseret på udvikling i forskellige parametre. Det oplyses at indekset offentliggøres på trafiksekskabernes hjemmeside.

Hvornår kan det forventes at dette indeks offentliggøres?

Svar på spørgsmål 9

Indekset er tilgængeligt via følgende

link: <http://www.trafiksekskaberne.dk/trafiksekskaberne.dk/Udbud/elomkostningsindeks/>

Spørgsmål 8

Der ser ud til at være en fejl i skema 9 på side 27, hvoraf fremgår at mindstekravet for antallet af siddepladser/fremadvendte siddepladser for enhed 3 er 21/13?

Svar på spørgsmål 8

Der er en fejl i skemaet på side 27, nederst i kolonnen for enhed 3. Det præciseres at mindstekravet til antal siddepladser/fremadvendte siddepladser for enhed 3 er 33/27, i overensstemmelse med den angivne pointskala.

Spørgsmål 7

Hvilken CO₂-emission tillades for midlertidigt materiel i enhed 9a? Af oversigten over udbuddets omfang på s. 32 indikeres 978, hvorimod oversigten på s. 106 indikerer 0.

Svar på spørgsmål 7

For det midlertidige materiel, som kan indsættes i perioden fra 14. april 2019 til den 30. juni 2019 tillades,

som skrevet i oversigten over udbuddets omfang, at udledningen af CO₂-emission er 978 gram CO₂ æ/km.

Spørgsmål 6

1.4.1.3 Miljø – 10 %: Side 23 øverst

Movia bedes redegøre hvorfor der ikke tildeles point i skema 4 for EEV-busser som anvender GTL som brændstof på enhederne 4,6,8 og 9.

Svar på spørgsmål 6

Der gives ikke point for EEV-busser som anvender GTL som brændstof, da den tekniske vurdering fra Teknologisk Institut er, at der ikke er nogen lokalemissionsmæssig gevinst for denne Euronorm.

Spørgsmål 5

1.4.1 Pris – 40 %: Side 19 midt

Movia bedes redegøre hvorfor der er forskel på hvor stort et tillæg (20 % for enhederne 1,2,3,7 og 9 og 10 % for enhederne 4,6 og 8) der tillægges for opnåelse af 0 point.

Svar på spørgsmål 5

Movia har valgt at konstruere udbuddet på den måde, som Movia vurderer giver markedets økonomisk mest fordelagtige tilbud.

15. august 2017

Spørgsmål og svar

Spørgsmål 4

Med henvisning til Spørgsmål Svar og præcisering nr. 10, vil jeg spørge og der er en særlig grund til at der ikke accepteres udsvingende fordøre i enhed 2, når der gør i de andre enheder

Svar på spørgsmål 4

Det præciseres, at udadsvingende fordør også accepteres på enhed 2, jf. i øvrigt afsnit 3.3.4

14. august 2017

Spørgsmål

Spørgsmål 3

Bustype SB1 er angivet med en længde på 9,0 - 10,6 m. Kan en bus på mindre end 9,0 godkendes, såfremt de øvrige funktions- og skal krav opfyldes?

Svar på spørgsmål 3

Det er ikke Movias vurdering at der findes busser på markedet under 9,0 meter, som lever op til de krav der stilles til den omfattede servicebuskørsel. Opmærksomheden henledes på kravet om 2 flexarealer, eller 1 flexareal plus særligt let tilgængelige enkeltmandssæder, samt kravet til antal døre.

Spørgsmål 2

Spørgsmål vedr. enhed 9: Gælder kravet om automatisk virkende brandslukningsudstyr også for elbusser?

En elbrand bør ikke forsøges slukket, så længe strømmen er tilsluttet, og derfor er de eksisterende løsninger ikke anvendelige.

Svar på spørgsmål 2

Movia har undersøgt problematikken, hvorfor kravet bortfalder for så vidt angår elbusser.

Spørgsmål 1

Vedr. busser der betegnes som værende Euro 6½. Hvilke busser er dette? Er en Euro 5 EEV ikke at betegne som en 6½? Hvilke emissionskrav stiller Movia til en bus der skal overholde euro 6½?

Svar på spørgsmål 1

Jf., udbudsmaterialets afsnit 5.3.2, vil busser der er opgraderet til Euro 6 niveau alene i forhold NOx- og partikeludledningen, blive betragtet som "Euro ½6" busser. Disse vil blive vægtet højere end EEV, men lavere end rigtige Euro 6 busser.

De specifikke niveauer til emissionskravene fremgår ligeledes af afsnit 5.3.2.

Præciseringer

Præcisering nr. 16

Movia har fået oversat udbudsmaterialet til engelsk. Den engelske udgave kan downloades fra udbudssiden under menupunktet *Udbudsmateriale, Andet*.

Såfremt der er indholdsmæssige forskelle i den danske og engelske udgave, er det til enhver tid den danske udgave, som ligger på udbudssiden under menupunktet Udbudsmateriale, Udbudsbetingelser inkl.

Kontaktbestemmelser, der skal afgives tilbud efter og således er gældende for en indgået kontrakt.

Præcisering nr. 15

3.5 Rengøring

Teksten i afsnit 3.5 erstattes med følgende tekst:

Busserne skal altid være rengjorte udvendigt og indvendigt. Hensigten er, at busserne skal fremstå rene og pæne og derved bidrage til, at kundernes oplevelse af turene bliver positiv samt at bussernes "tilstedeværelse" i bybilledet er acceptabelt.

Movia vil udføre kontrol af rengøringsstandarten i busserne. Kontrollen kan foretages dagligt, når bussen er i drift, samt på operatørens anlæg. Ved kontrol på anlægget bliver operatøren kontaktet inden besøg, og har dermed selv mulighed for at deltage. Ved kontrol i løbet af driftsdagen tages hensyn til vejrlig på dagen.

Ved kontrol af rengøringsstandarderne i busserne vurderes både den indvendige og den udvendige rengøring af busserne. Der vurderes eksempelvis i forhold til den udvendige rengøring, rengøringen af indgangsparti, "køkkenbord", ruder, gulv, hjulkasser, sæder, vægge, ramper, loft, taglemme og radiatorer. Ved kontrollen vurderes forhold som støv, tyggegummi, snavs, affald, graffiti, trafikfilm på ruder, grus/sand, klistermærker og aviser.

Det understreges, at hensigten er, at busserne skal fremstå rene og pæne og at alle synlige elementer i busserne derved indgår i rengøringskontrollen.

Præcisering nr. 14

Der er flere steder i udbudsmaterialet, hvor der henvises til afsnit 0. Der er ikke et afsnit 0 i udbudsmaterialet, så i nedenstående er henvisningerne ændret, så der henvises til det rette afsnit.

Afsnit 3.2 Idriftsættelse af busser

Såfremt tilbudsgiveren ønsker at benytte Movias tilbud om etablering af ladestationer i byrummet for linje 201A og/eller 202A (pakke a), jf. afsnit 4.1, eller selv ønsker at foranstalte sådanne ladestationer jf. afsnit 4.2, skal mindst én elbus være leveret senest 60 dage før idriftsættelse af elbusserne. Denne bus skal ved levering være klargjort til test af opladning fra ladestationer i byrummet. Alle øvrige busser for pakke a skal leveres senest 30 dage før driftsstart.

Afsnit 4.1 Ladestationer foranstaltet af Roskilde Kommune

Vilkår for afsnit 4.1 samt underafsnit gælder for tilbudsgivere, der anvender ladestation i byrummet, som Roskilde Kommune har foranstaltet.

Afsnit 4.1.1 Omkostninger til ladestationer foranstaltet af Roskilde Kommune

Roskilde Kommune afholder alle omkostninger til etablering og drift af de ladestationer i byrummet, som tilbudsgiver i medfør af afsnit 4.1 ønsker at Roskilde Kommune etablerer. Tilbudsgiver afholder omkostninger for tilgået strømforbrug til ladning af elbusser fra ladestationer foranstaltet af Roskilde Kommune (jf. afsnit 4.7).

Afsnit 4.1.6 Tilgængelighed (oppetid)

I en indkøringsperiode kan Movia dispensere for systemleverandørens tekniske tilgængelighed. Tilbudsgiver kompenseres herfor, se afsnit 4.1.7.

Afsnit 4.1.7 Udgået kørsel som følge af fejl ved ladestationer

Tilbudsgiver skal kunne dokumentere årsagen til, at busdriften ikke er gennemført som planlagt. Som dokumentation kan anvendes de data, som systemoperatøren er forpligtet til at logge i medfør af afsnit 4.1.5.

Afsnit 4.2 Ladestationer foranstaltet af tilbudsgiver (i byrummet)

Vilkår for afsnit 4.2 samt underafsnit gælder for tilbudsgivere, der anvender ladestation i byrummet, som tilbudsgiver foranstalter.

Afsnit 4.4 Redundans

Hvis tilbudsgiver benytter ladestationer i byrummet til drift af elbusser i udbudsenheden, skal tilbudsgiver sikre, at der ved Roskilde St. etableres en ekstra ladestation, som kan anvendes som backup for alle elbuslinjer i udbudsenhed 9. Ladestationen skal som minimum have en udgangseffekt på 300 kW. Ønsker tilbudsgiver at benytte Movias tilbud om anvendelse af Roskilde Kommunes ladestationer, afholder Roskilde Kommune alle omkostninger til etablering og drift af den ekstra ladestation. Ønsker tilbudsgiver selv at tilvejebringe ladestationer i byrummet, skal tilbudsgiver selv afholde omkostninger til etablering og drift af ladestationen, jf. afsnit 4.2.5 og afsnit 4.2.6.

Afsnit 9.4 Offentliggørelse af data

Movia kan offentliggøre analyser baseret på data tilvejebragt i medfør af afsnit 9.1, afsnit 9.2, afsnit 9.3, afsnit 9.6 og afsnit 4.2.8. Data vil i sådanne analyser fremstå i en forarbejdet og aggregeret form.

Kontrakten §18 Bod/modregninger i betalingen

Hvis tilbudsgiver anlægger ladestation i henhold til afsnit 4.2 og ladestationens synlige dele ikke er velholdt jf. afsnit 4.2.6, sker registreringer og sanktioner som beskrevet i skemaet nedenfor.

Præcisering nr. 13

Teksten i afsnit 12.1.1 ændres fra:

I de første 7 kontraktår kan Movia udvide det aftalte antal køreplantimer med indtil 30% i forhold til den oprindeligt aftalte kørselsmængde. Udvidelse af kørselsmængden skal baseres på bussernes vognløbsplaner og skal respektere bussernes behov for ladepauser (gælder kun i forhold til elbusser).

Rettes til:

I de første 7 kontraktår kan Movia udvide det aftalte antal køreplantimer med indtil 30% i forhold til den oprindeligt aftalte kørselsmængde. Ved udvidelsen af kørselsmængden tages der højde for bussernes rækkevidde og bussernes behov for ladepauser skal respekteres (gælder kun i forhold til elbusser).

Præcisering nr. 12

Afsnit 3.2

Teksten:

For perioden 15. marts til 14. april 2019 udgør reduktionen 30*DKK 3.000 pr. dag dvs. DKK 90.000. For perioden 15. april til 14. maj 2019 udgør reduktionen 30*DKK 4.000 dvs. DKK 120.000. For perioden 15. maj til 20. maj 2019 fra 30 dage efter aftalt idriftsættelse til levering af bussen udgør reduktionen på 6*DKK 5.000 dvs. DKK 30.000.

Rettes til:

For perioden 15. marts til 14. april 2019 udgør reduktionen 30*DKK 3.000 pr. dag dvs. DKK 90.000. For perioden 15. april til 14. maj 2019 udgør reduktionen 30*DKK 4.000 dvs. DKK 120.000. For perioden 15. maj til 20. maj 2019 udgør reduktionen på 6*DKK 5.000 dvs. DKK 30.000.

Præcisering nr. 11

Der skal downloades et nyt afsnit 14 fra menupunktet *Udbudsmateriale*, hvor der foretaget præciseringer omkring brugen af ordet "tilbudsgiver" samt en rettelse i henvisningen i afsnit 14.2.

Præcisering nr. 10

Jævnfør udbudsbetingelserne afsnit 3.3.4, Døre, har Movia gennemført en test med udadsvingende fordør. Testen er forløbet problemfrit. Udadsvingende fordør accepteres derfor på enhederne 4, 5, 6, 7, 8 og 9b.

28. juli 2017

Præciseringer

Præcisering nr. 9 – Kontrakten §17

Teksten:

Såfremt Movia væsentligt misligholder sine forpligtelser i henhold til kontrakten, kan tilbudsgiveren stille krav om, at Movia afhjælper misligholdelsen inden en af tilbudsgiveren fastsat rimelig tidsfrist. Såfremt Movia ikke har afhjulpet misligholdelsen inden udløbet af den nævnte frist, er tilbudsgiveren berettiget til at give meddelelse om, at tilbudsgiveren vil hæve kontrakten, såfremt afhjælpning ikke er sket inden udløbet af en yderligere frist på 5 arbejdsdage. Sker sådan afhjælpning ikke efter udløbet af denne yderligere frist på 5 arbejdsdage, er tilbudsgiveren herefter berettiget til at ophæve kontrakten. Tilbudsgiveren kan ikke ophæve kontrakten delvist. Såfremt tilbudsgiveren ophæver kontrakten efter denne bestemmelse, har tilbudsgiveren ret til betaling for de indtil ophævelsen leverede ydelser. En ophævelse af kontrakten er ikke til hinder for, at tilbudsgiveren samtidig kan kræve erstatning efter § 16.

Ændres til:

Såfremt Movia væsentligt misligholder sine forpligtelser i henhold til kontrakten, kan tilbudsgiveren stille krav om, at Movia afhjælper misligholdelsen inden en af tilbudsgiveren fastsat rimelig tidsfrist. Såfremt Movia ikke har afhjulpet misligholdelsen inden udløbet af den nævnte frist, er tilbudsgiveren berettiget til at give meddelelse om, at tilbudsgiveren vil hæve kontrakten, såfremt afhjælpning ikke er sket inden udløbet af en yderligere frist på 5 arbejdsdage. Sker sådan afhjælpning ikke efter udløbet af denne yderligere frist på 5 arbejdsdage, er tilbudsgiveren herefter berettiget til at ophæve kontrakten. Tilbudsgiveren kan ikke ophæve kontrakten delvist. Såfremt tilbudsgiveren ophæver kontrakten efter denne bestemmelse, har tilbudsgiveren ret til betaling for de indtil ophævelsen leverede ydelser.

Præcisering nr. 8 – Kontrakten §9

Stk. 2 i §9 udgår af udbudsmaterialet.

(Chaufføren skal, på Movias forlangende, kunne identificere sig ved at fremvise førerbevis/førerkort samt kunne fremvise beviser for de af Movia krævede kurser og bevis for taxichaufførkursus godkendt af Trafikstyrelsen. Chaufføren skal endvidere, på Movias forlangende, fremvise alle fornødne tilladelser.)

Præcisering nr. 7 – Afsnit 17.4.4

Teksten:

- Lønindekset for den private sektor (DS ILON2 – Total - Sæsonkorrigeret), 68% i januar 2008
- Forbrugerprisindekset i alt - (DS PRIS 6 - I alt), 9% i januar 2008

Ændres til:

- Lønindekset for den private sektor (DS ILON12 – Total - Sæsonkorrigeret), 68% i januar 2008
- Forbrugerprisindekset i alt - (DS PRIS 111 - I alt), 9% i januar 2008

Præcisering nr. 6 – Afsnit 17.4.1 Diesel

Teksten:

- Lønindekset for den private sektor (DS ILON2 – Total - Sæsonkorrigeret), 60% i januar 2008
- Forbrugerprisindekset i alt - (DS PRIS 6 - I alt), 8% i januar 2008
- Forbrugerprisindekset for diesellole - (DS PRIS 6 – Diesel og smøreolie), 17% i januar 2008

Ændres til:

- Lønindekset for den private sektor (DS ILON12 – Total - Sæsonkorrigeret), 60% i januar 2008
- Forbrugerprisindekset i alt - (DS PRIS 111 - I alt), 8% i januar 2008
- Forbrugerprisindekset for diesellole - (DS PRIS 111 – Diesel og smøreolie), 17% i januar 2008

Præcisering nr. 5 – Afsnit 2.2.3 Køreplanstavler

Afsnittet 2.2.3 – Køreplanstavler udgår af udbudsmaterialet, idet Movia forestår denne opgave.

Præcisering nr. 4 - Driftsredegørelsen

Teksten:

Beskriv ladestrategi for hver enkelt vognløb. Beregning af, at ladepauser har en varighed, som tillader opladning af tilstrækkelig strømmængde til at driften kan gennemføres som planlagt vedlægges

Tilbudsgivers tilbud som bilag B.

Ændres til:

Beskriv ladestrategi for hver enkelt vognløb, herunder beregning af at ladepausers varighed tillader opladning af tilstrækkelig strømmængde til, at driften kan gennemføres som planlagt.

Præcisering nr. 3 – Afsnit 1.3.7.3

Teksten:

Hvis tilbudsgiver selv ønsker at etablere ladestationer i byrummet, skal tilbudsgiver angive de ladestationer, som man ønsker at samt angive den ønskede ladeseffekt fra hver ladestation (300 kW eller 450 kW er angivet som valgmulighed. Ønsker tilbudsgiver at benytte en andet ladeeffekttrin f.eks. 150 kW angives dette i bilag 8 Liste over ladestationer). Tilbudsgiver skal være opmærksom på at overholde krav til redundans, jf. afsnit 4.5.

Ændres til:

Hvis tilbudsgiver selv ønsker at etablere ladestationer i byrummet, skal tilbudsgiver angive de ladestationer, som man ønsker samt angive den ønskede ladeeffekt fra hver ladestation - f.eks. 150 kW, 300 kW, 450 kW i bilag 8 Liste over ladestationer. Tilbudsgiver skal være opmærksom på at overholde krav til redundans, jf. afsnit 4.5.

Præcisering nr. 2 - Afsnit 3.2

Teksten:

Såfremt tilbudsgiveren ønsker at benytte Movias tilbud om etablering af ladestationer i byrummet for linje 201A og/eller 202A (pakke a), jf. afsnit 0, eller selv ønsker at foranstalte sådanne ladestationer jf. afsnit 0, skal mindst én elbus være leveret senest 60 dage før idriftsættelse af elbusserne. Denne bus skal ved levering være klargjort til test af opladning fra ladestationer i byrummet. Alle øvrige busser for pakke a skal leveres senest 30 dage før driftsstart.

Ændres til:

Såfremt tilbudsgiveren ønsker at benytte Movias tilbud om etablering af ladestationer i byrummet for linje 201A og/eller 202A (pakke a), jf. afsnit 4.1, eller selv ønsker at foranstalte sådanne ladestationer jf. afsnit 4.2, skal mindst én elbus være leveret senest 60 dage før idriftsættelse af elbusserne. Denne bus skal ved levering være klargjort til test af opladning fra ladestationer i byrummet. Alle øvrige busser for pakke a skal leveres senest 30 dage før driftsstart.

Præcisering nr. 1 - Afsnit 4.1.3

Det præciseres, at det påhviler operatøren at afholde omkostningerne til chauffører og evt. omkostninger til bussen i forbindelse med systemtesten, jf. afsnit 4.1.3. Der skal tages højde for, at bussen efter test af opladning skal aflades ved kørsel, før ny opladningstest kan gennemføres. Tilbudsgiver må påregne, at testperioden kan vare op til 60 dage.

Checksumsberegner

Under Menupunktet udbudsmaterialet kan der downloades en checksumsberegner. Checksumsberegneren kan benyttes til at tjekke, hvorvidt der er overensstemmelse mellem et faktisk uploadet dokument og et forventet uploadet dokument.

Dvs. – hvis I er i en situation, hvor I er usikker på, hvorvidt det dokument I har uploadet på udbudssiden er det korrekte, kan I med checksumsberegneren tjekke dette.

Fremgangsmåde:

Download checksumsberegneren og gem den på computeren. Udpak filerne (filerne er zippet). Åben den af filerne, som er benævnt "program".

Dokumentet, som I er usikker på, kan I nu trække over i programmet. Når dette er gjort vil checksummen for det pågældende dokument fremgå. Checksummen kan herefter sammenlignes med det uploadede dokument's checksum. Det uploadede dokument's checksum fremgår både af følgebrevet og af afleveringsstatus på udbudssiden.

12. juli 2017

Udfyldelse af eESPD

Vi har modtaget et par spørgsmål vedrørende udfyldelse af det Fælles Europæiske Udbudsdokument (eESPD).

Filen kan ikke åbnes ved at dobbeltklikke på den. For at åbne filen skal I gøre følgende:

- Download filen "a. Bilag 1: Skabelon for Fælles Europæisk Udbudsfil (*espd-request.zip*)" fra menupunktet *Udbudsmateriale*.
- Når I har downloaded filen, skal I være opmærksomme på, at det er en zippet fil. Filen skal unzippes, før I kan indlæse den.
- Filen indlæses via EU-Kommisionens værktøj <https://ec.europa.eu/tools/espd?lang=da> ved at vælge "Dansk", "Jeg er økonomisk aktør" og "Importere ESPD". Herefter vælges den unzippede fil via "Gennemse". Filen er herefter klar til udfyldelse.

Udfyldelse af "Del V: Begrænsning af antallet af kvalificerede ansøgere" giver udfordringer.

- Hvis I opfylder udvælgelseskriterierne, afkrydser I "Ja". Herefter skal I angive en beskrivelse af, hvordan I opfylder kriterierne. Dette kan gøres ved at henvise til beskrivelsen af referencerne i Del IV.C.