

Bilag 8

Dette bilag indeholder samtlige spørgsmål og svar fra det tidligere udbud af flexrute – FR14.

19-A089

Der er i Enhed 10B, uoverensstemmelse mellem Faktaark og Dataark, som nævner h.h.v. 12 og 37 elever. Hvad skal der bydes på?

Spørgsmålsnr.:19-Q042

Vedr. enhed 10B er dataarket korrekt med 37 elever.

19-A090

Er der en årsag til at alle spørgsmål/svar tilsyneladende står i nummerisk orden, men at der mangler en hel del numre i begge kategorier? Er der nogle spørgsmål/svar der ikke er offentliggjort?

Spørgsmålsnr.:19-Q041

Det er systemet 'Ethics', der tildeler numre på spørgsmål og svar. Alle spørgsmål, der kan besvares indenfor fristen vil blive besvaret og offentliggjort.

19-A091

Under henvisning til seneste spørgsmål/svar er det lidt uklart hvor 19-Q028 skal findes. Kan det præciseres?

Spørgsmålsnr.:19-Q040

Til spørgsmålet 19-Q028 er tilhørende svar 19-A071.

19-A088

Vi har i forbindelse med gennemlæsning af den nye version af udbudsmaterialet, kunne konstatere at en passus vedrørende fakturakørsel ikke længere fremgår. Det drejer sig om afsnit 1.5.2 "Tilbuddets indhold" og "Udfyldelse af tilbudsblanket". Passussen vedrørende enhed 4 og 13 og at disse køres efter faktura fremgår ikke længere. Skal dette dermed forstås som at der ikke alene skal angives en timepris for disse, da de ikke længere kører efter faktura? Vi har ved gennemlæsning konstateret at nogle spørgsmål-svar er blevet inkorporeret i det nye udbudsmateriale i afsnit 1 og 7. Dette stiller nogle spørgsmålstegn ved hvorledes spørgsmål-svar skal håndteres efterfølgende. Er de spørgsmål-svar der er blevet inkorporeret i det nye udbudsmateriale stadig gældende, selvom der spørges og svares på passusser der muligvis ikke længere er i udbudsmaterialet? Er de spørgsmål-svar der ikke er inkorporeret i det nye udbudsmateriale stadig gældende? I så fald burde de spørgsmål-svar der er inkorporeret i det nye udbudsmateriale udgå fra spørgsmål-svar listen, for at undgå forvirring.

Spørgsmålsnr.:19-Q039

Der skal fortsat angives en timepris for enhed 4 og 13, da enhed 4 og 13 skal afvikles som fakturakørsel, jf. afsnit 2.1.

Det er korrekt, at spørgsmål 19-Q028 er inkorporeret i den seneste version af udbudsmaterialet. Samtlige spørgsmål/svar er dog fortsat gældende.

19-A086

vedr. afsnit 7.1 Der står at der ikke afregnes særskilt for praktikkørsel og aflastningskørsel. Movia forventer at vi skal have denne omkostning indarbejdet i vores tilbud. Det er svært for operatøren at indarbejde noget som er uvist og varierende. Kan Movia dokumenterer, hvor meget aflastningskørsel og praktikkørsel der har været til og fra hver enkelte udbudsenhed i 2018, så man har noget at gå efter, når man udregner priser. Hvis ikke den information bliver tilgængelig for alle, så har de operatører som har kørslen på nuværende tidspunkt en konkurrencemæssig fordel.

Spørgsmålsnr.:19-Q038

Når en bruger af et dagtilbud i kortere tid skal til f.eks. arbejdsprøvning eller lignende, etableres der for et kortere tidsrum praktikkørsel til enten et andet dagtilbud eller en virksomhed, der som hovedregel ligger indenfor det normale optageområde for enheden.

Der kan forekomme praktik og aflastningskørsel i begrænset omfang på alle enheder (jf. udbudsmaterialet)

I 2018 var der praktik og aflastningskørsel til enhed, 30. CSU Egedammen og enhed 31. Levuk. For de to nævnte enheder var antallet af praktikkørsler ca. 20 hver, hvor alternativ kørsel til praktik har været etableret for kortere perioder. Perioderne for denne kørsel varierede fra en uge til en måned.

19-A082

er det muligt at få flere informationer på enhed 43. Hvor bor børnene? Der står længere vej til skole i fakta ark, men i dataarket er der nærmest ingen informationer. Det kunne være rart med samme type data, som på de resterende enheder. Det giver firmaet som har kørslen en klar konkurrence fordel i forhold til os andre, når der ikke er nogle informationer i dataarket.

Spørgsmålsnr.:19-Q037

Usserød skole har skoledistrikt, hvor eleverne primært er bosiddende vest for skolen, dvs området vest for Isterødvej og Helsingørmotorvejen, hvor elever for tiden bor på Stumpedyssevej, Kettingevej, Sjælsmarkvej, Grønnegade og Agiltevej.

19-A080

Jeg svare bare men ikke kendte mange af Movia Flex lov så hvis i kan hjælpe mig med siger jeg tak

Spørgsmålsnr.:19-Q035

Generel vognmandsinformation om Flextrafik kan findes gennem dette link:

<https://www.moviatrafik.dk/vognmand>

Information og hjælp til udfyldelse af ESPD kan findes gennem dette link:

<https://www.kfst.dk/udbud/udbudsregler/espd/>

19-A078

Man har før kunne byde ind med M3 (cirka 50 personer) kan man ikke det i dette udbud,

Spørgsmålsnr.:19-Q036

Nej, der kan kun bydes med M1 og M2 vogne, jf. Færdselsstyrelsens Detailforskrifter for Køretøjer i dette udbud, som nævnt i afsnit 3.1 i udbudsmaterialet.

19-A077

37 7.1. Beregning af betaling. Uddyb venligst: - Ved afregning for kørsel til aflastning ,skal det så forstås at der er tale om kørsel inden for bopælskommune og ikke til aflastning i andre kommuner? Der er aflastningsadresser mange steder langt fra hjemkommunen. - Ved afregning for kørsel til praktik, skal det så forstås at der er tale om kørsel inden for bopælskommune og ikke kørsel til og fra andre kommuner? Hvorfor afregnes disse kørsler ikke, da det er ikke sikkert at de kan implementeres i den daglige kørsel? -Ekstrakørsel -Hvordan kan Movia forbeholde sig ret til at udføre ekstrakørsel på institutioner med en fast daglig operatør? Der er tale om brugere med særlige behov og som har brug for faste chauffører hver dag. Hvordan kan operatøren sikre sig at der er tale om en billigere løsning?

Spørgsmålsnr.:19-Q021

Vedr. aflastning: Kørsel til aflastning indenfor samme kommune afregnes ikke som ekstrakørsel. Kørsel til aflastningsinstitutioner som er kendte i udbudsfasen – dvs. påført som mulige destinationer afregnes ikke som ekstrakørsel.

Andre aflastningsadresser/ privatadresser udenfor dagtilbuddets normale optageområde afregnes som ekstrakørsel. Praktikkørsel er ikke begrænset til bopælskommunen, men tager udgangspunkt i det dagtilbud hvor borgeren er tilknyttet. Hvis dagtilbuddet er et Flexrute tilbud køres borgeren af den

operatør som normalt kører kørslen Et praktikophold, hvor opholdet ligger indenfor dagtilbuddets normale optageområde, afregnes ikke, da det er en del af kørselsopgaven.

Vedr. ekstrakørsel: Det er altid en kommune som visiterer, bestiller og betaler for en kørsel. Det er visitator som vurderer hvilke betingelser der er ved en kørsel, og såfremt det vurderes, at en borger kan tåle anden transport end den der tilbydes gennem Flexrute, har den visiterende kommune ret til at foretage andet valg af transport, ligesom det er op til den enkelte kommune at vurdere, hvilken løsning de ønsker for deres borgere, herunder om løsningen er økonomisk eller kvalitativ fordelagtig.

19-A076

16 2.2 Kørsel i julen. Hvorfor det høje krav til en så stor procentdel af vores vogne? Er der mulighed for at få nedsat 75 %? Dette er et meget højt antal biler at skulle stille til rådighed. Dette ikke er en kørsel tilsvarende den daglige kørsel og det kan være en meget stor belastning for de operatører der er pålagt julekørsel. 18 3.1 Vogntype og materiel Vogntype 4, indretning Da der kan blive tale om bod ved manglende opfyldelse af kvalitet Uddyb venligst : -Hvorfor stiller man krav til at sæderne skal være fremadrettede? (Det kan i visse tilfælde være en fordel med omvendtrettede sæder. Eks. små børn i autostol med ustabil hovedholdning) - Hvorfor er der krav til seleforlænger til samtlige sæder? (Ved fast kørsel ved man på forhånd hvilke passagerer der har brug for seleforlængere.) 21 3.3. Udstyr i vognene -I punkt 3.3. stilles der krav til at vogne der skal transportere små børn skal være udstyret med autostole og min. 4 selepuder. I punkt 3.4. beskrives det at institutioner eller forældre skal levere disse. Er det en mulighed at stol/sæde følger barnet, da disse vil være i vejen for øvrige kørsler? Der kan være tale om stort antal sæde og stole - Det i punkt 3.3 beskrevne informationsmateriale og kvitteringsblokke der udleveres af Movia er vist ikke en del der er vedrørende dette udbud? 22 3.6. Vognrengøring Under hensyntagen til vores miljø er det så ikke en mulighed at vognen vaskes udvendigt ved behov? Dog skal den altid fremstå i ren stand. 23 3.7 Øvrige krav Uddyb venligst: Hvad er årsagen til kravet om at vi, som underleverandør, skal forsyne vognen med skilte der oplyser kontraktholders firmanavn? 24-25 4.2 Elektronisk overførsel kørselsdata. Man beder om overførsel af personfølsomme data, en registrering af brugers adfærd i forbindelse med kørslen. Er det i forhold til persondatalovgivningen tilladt at oprette et sådant register? Operatøren har ingen databehandlersaftale med Movia 27 5.5 Profilbeklædning/uniform Da operatøren udfører opgaver for andre udbydere vil det ikke være hensigtsmæssigt at uniformen er påtrykt/broderet Movias logo. Kan et navneskilt opfylde dette krav? 30 6.2 Køretid Der er i materialet ikke anført ventetid hos den enkelte bruger Er 3 minutter gældende? 31 6.4 Ledsagerordninger Hvis ikke kommune eller institution ikke er i stand til at skaffe en ledsager, hvordan har man så tænkt at operatøren skal kunne skaffe en uddannet ledsager med speciale i den enkelte borger der må forudsættes at have meget specifikke behov? Der må her være tale om enten sygeplejer eller sosu assistent. Hvad præcist indebærer denne ledsagerordning? 32 6.6 Kvalitetsstyring Inspektion i busserne mens disse er i drift er SLET ikke acceptabelt, hvis man dermed mener at personale ansat til kvalitetskontrol, kan indfinde sig på de aktuelle institutioner. Det er brugere med forskellige former for handicaps og behov der er tale om. En fremmed i bussen kan udløse voldsomme reaktioner og forsinke driften. Yderligere er der også her tale om personlighedsbeskyttelse. Vil det ikke være muligt at udføre denne form for kontrol uden at involvere følsomme brugere?

Spørgsmålsnr.:19-Q020

Vedr. 2.2: Movia skønner det nødvendigt, at rigtig mange af vores flexbrugere ønsker kørsel til julen og der er derfor ingen nuværende planer om at nedsætte andelen af biler der skal være til rådighed, da Movia ønsker at så mange brugere så muligt kan få efterkommet deres ønske om kørsel.

Vedr. 3.1 er der lovkrav om fremadrettede sæder for type 4 biler, der benyttes i Flexrute. Kravet om seleforlænger, er til således, at de bariatriske patienter/borgere kan spændes fast. De beskrevne krav skal efterkommes. Ved fast kørsel vil det være kendt, hvilke borgere der skal bruge seleforlængere.

Vedr. 3.3 og 3.4: Selepuder anskaffes af operatøren. Stole/sæder følger brugeren - dette forstås således, at ved ankomst til hhv. dagtilbud eller hjem skal disse afleveres hertil.

Informationsmateriale og kvitteringsblokke skal forefindes i vognen, som nævnt i afsnit 3.3.

Vedr. 3.6. Vognrengøring, står der i udbuddet at vognen som hovedregel skal vaskes udvendigt hver andet døgn om vinteren og hvert tredje døgn om sommeren, der er for nuværende ikke planer om at ændre afsnittet.

Vedr. 3.7. Øvrige krav, er det vigtigt for gennemsigtigheden, både for kunderne, men også for Movia, således at der er klarhed over leverandørkæden.

Vedr. 4.2: Movia og de enkelte operatører er hver især dataansvarlige for de personoplysninger, der udveksles i forbindelse med udførelse af kørslen. Da der alene er tale om udveksling (videregivelse) af oplysninger, der som minimum er nødvendige for kørselens planlægning, udførelse og afregning m.v., er der hjemmel hertil i Databeskyttelsesforordningen. Movias hjemmel til behandling af oplysningerne findes i Databeskyttelsesforordningens Artikel 6, stk. 1 litra e) og Artikel 9, stk. 2 litra f). Der skal derfor heller ikke indgås databehandlersaftale mellem parterne, da der ikke er tale om at operatørerne er databehandlere for Movia.

Vedr. punkt 5.5 profilbeklædning/uniform, står der i udbuddet, at "...Chauffører kan dog, med godkendelse af Movia, bære operatørens egen uniform; forudsat Movia skønner, at uniformerne i det væsentlige svarer til ovenstående krav. Desuden skal chaufføren bære et chaufføridentitetskort med Flextrafik logo, som udleveres af Movia, medmindre Flextrafik logo er påtrykt/broderet foran på uniformen."

Vedr. 6.2 køretid antager Movia, at brugerne med fast kørsel også har en rytme som chaufførerne hos operatøren er bekendt med. Tre minutter er det tidsrum, Movia informerer brugerne om at chaufføren skal vente - og skal derfor betragtes som vejledende for brugerne.

Vedr. 6.4 ledsagerordning, skal ledsagere som skal ledsage borgere med specielle behov - sugning/medicin mv. ansættes af kommunen. Øvrige ledsagere af operatøren. Ledsagere vil modtage instruktion til borgernes handicap efter behov.

Hvis der opstår komplikationer i forbindelse med ledsager-forholdet, skal dette søges løst gennem dialog med institutionen..

Vedr. punkt 6.6. omkring kvalitetskontrol, så udfører Movia over 2.000 kontroller hvert år indenfor Flextrafik. Kontrollørerne er erfarne og vurderer i hvert enkelt tilfælde hvorledes kontrollen gribes an af hensyn til brugerne. Specifikt kan nævnes at der alene i Flexrute er lavet 300 kontroller de seneste 4 måneder uden problemer.

19-A075

er det rigtigt forstået at man slet ikke kan byde ind på store busser uden lift ?? kan da se at et par af enhederne kan køres på store busser uden lift til

Spørgsmålsnr.:19-Q019

Det korrekte svar til dette spørgsmål er som følger:

Der er intet til hinder for at tilbudsgiver kan byde med M1 eller M2 vogne, efter de foreskrifter der er beskrevet i vognafsnittet (afsnit 3) i udbudsmaterialet, hvis ikke der er krav til lift i de pakker, der bydes på.

19-A020

Enhed 1A samt 1 B: her står at der IKKE må være samkørsel med andre skoler: men de er jo under samme enhed ??

Spørgsmålsnr.:19-Q011

Vedr. enhed 1A og 1B må der ikke være samkørsel, selvom det er samme udbudsenhed.

19-A022

Vedr. enhed 9: Er det korrekt at de alle er SOLO? Vedr. enhed 9: X har et afhentningstidspunkt der hedder 1:15, skulle der stå 7:15? Vedr. enhed 7: På enhed 7 bor en af borgerne på Kingosvej, Hornbæk. Men der eksisterer ingen Kingosvej i Hornbæk, skulle det være Helsingør i stedet?

Spørgsmålsnr.:19-Q023

Det er korrekt, at alle kørsler er solo i enhed 9.

Vedr. borger 'X' er det korrekt, at der skal stå 7:15, i stedet for 1:15.

Vedr. enhed 7 er det korrekt, at det er Kingosvej i 3000 Helsingør og ikke 3100 Hornbæk.

19-A028

52 §15.1.14 Bod/modregning i betalingen. Uddyb venligst: Bod for manglende oprettelse af chauffører i "VoresFlex" Hvor er afsnit 5.7 som omtales i dette punkt?

Spørgsmålsnr.:19-Q022

Vedr. §15 er "voresflex" ikke i brug hos Flexrute. Der skal derfor ses bort fra denne henvisning.

19-A031

Udbudsenhed 3: Der mangler adresser på nogen af de kære børn. hvor mange sprog børn og i hvilken område er det. er det både alm. børn samt sprog børn er det en børnehave ??

Spørgsmålsnr.:19-Q018

Enheden er kørsel til sprogundervisning mellem børnehave og skoler. Det drejer sig om 6-8 børn per gang i Allerød.

Dataarket er et øjebliksbillede til brug for tilbudsgivning.

19-A032

Vedr. Udbudsmaterialet "6.3 Ruteændringer". I afsnit 6.3 fremgår det at operatøren selv skal finde frem til institutionens ferieplaner. Kan det være rigtigt at operatøren skal lede efter ferieplaner for hver enkelt institution? Vi kan allerede nu meddele at visse institutioner ikke har nogen ferieplaner offentlige på deres hjemmeside, hvorfor dette krav allerede inden opstart giver udfordringer. Det synes mere hensigtsmæssigt at institutionerne blot sender ferieplanen til operatøren, derved tilsikres det at operatøren har modtaget/har kendskab til ferieplaner for institutionen, uden at operatøren skal bruge unødvendige ressourcer til at fremskaffe/finde ferieplaner for hver enkelt institution. Fastholdes dette krav, kan det have påvirkning på prisen der tilbydes for enhederne.

Spørgsmålsnr.:19-Q031

Det er i udbuddet beskrevet, at det er operatøren, der har den daglige kontakt med institutionen. Desuden er der angivet antallet af fulde køredage i kontaktperioden.

19-A033

Vedr. Udbudsmaterialet "6.1 Krav til kørslen". Det fremgår af afsnit 6.1 at "Institutionen kan kræve faste pladser og inddrages derved i planlægningen af den mest hensigtsmæssige placering af brugeren". Hvilke kriterier skal opfyldes førend institutioner kan kræve en fast plads? Det synes mest hensigtsmæssigt at der gælder nogle minimums kriterier førend institutioner kan kræve faste pladser, da dette vil have påvirkning på planlægningen af kørslen, og kan medføre administrative omkostninger, hvilket kan have indvirkning på den tilbudte pris.

Spørgsmålsnr.:19-Q030

Movia henviser til den kontakt operatøren skal have med den institution, som der køres for. Der foreligger ingen faste regler for, hvornår en institution kan kræve en fast plads, dette aftales med operatøren som en del af de krav og ønsker institutionen har til kørslen i de respektive enheder.

19-A035

Vedr. Udbudsmaterialet "1.6 Evaluering af tilbud" & "2.2 Kørsel i julen" Det fremgår af udbudsmaterialet 1.6 at der maksimalt kan bydes med en timepris på 800 kr. Det kan vel ikke have sin rigtighed at der må

indsættes begrænsninger, der kan have direkte indflydelse på operatørens tilbudte priser samt evne til at deltage i et udbud? Det må være op til operatøren selv at bestemme, hvilken pris der bydes. Det er udelukkende Movias opgave som udbudsgiver at vælge det mest økonomisk fordelagtige tilbud, ikke at bestemme hvilke priser en operatør kan byde. Dette er medmindre Movia har en dybere indsigt i vognmandsbranchen og har kendskab til alle omkostninger en vognmandsforretning har i forbindelse med udførelse af en opgave og hvilke fremtidige omkostninger en vognmand skal kunne indregne i prisen til et tilbud. I så fald ønsker vi som operatør også at få indsigt i disse oplysninger samt hvorledes Movia har været i stand til at udlede denne maksimale pris. Ydermere kan en sådan begrænsning være med til at en operatør ikke har mulighed for at afgive et tilbud der kan komme i betragtning, udelukkende på grund af at operatøren har afgivet et tilbud der ligger udenfor og dermed ikke har mulighed for at deltage i udbuddet, hvilket strider imod udbudsreglerne. Såfremt det økonomisk mest fordelagtige tilbud er over 800 kr. per time, må dette være et udtryk for at der er sket ændringer inden for branchen, hvilken en udbudsgiver må acceptere, da det udelukkende er dens rolle at finde frem til det økonomisk mest fordelagtige tilbud blandt de tilbud der modtages af tilbudsgiverne. Det synes derfor mest hensigtsmæssigt at en maksimal pris helt fjernes fra udbuddet. Ydermere kommer Movia med faste priser som operatøren må opkræve i forbindelse med julekørsel. Hermed bestemmer Movia direkte hvilken pris der skal opkræves for denne kørsel. Det må igen være op til den enkelte operatør hvilke priser der kræves i forbindelse med julekørsel. Disse begrænsninger sætter spørgsmålstejn ved om der er tale om et udbud hvor der ønskes at modtages tilbud, eller om der er tale om en bestillingsseddel som operatøren skal passe ind i og afgive tilbud inden for. Hvorledes en operatør prissætter sin kørsel osv. Må være op til den enkelte operatør og ikke en udbudsgiver.

Spørgsmålsnr.:19-Q027

Movia har fastsat et maksimumpris for timeprisen af hensyn til, at Movia anvender den tilbudte timepris til at afregne ekstrakørsel. Hvis de tilbudte timepriser er for høje, medfører dette en u hensigtsmæssig høj timepris for ekstrakørsel.

Der er intet udbudsretligt til hinder for, at Movia fastsætter maksimumpriser. Timeprisen og antallet af timer konkurrenceudsættes fortsat. Hvis en operatør mener, at den fastsatte maksimumpris er for lav, kan den pågældende operatør byde med et højere antal timer.

Movia har valgt ikke at konkurrenceudsætte prisen på julekørsel, idet julekørslen udgør en begrænset del af den samlede kørsel.

19-A037

Punkt 6.8 under brugernes hjælpemidler og bagage. Der står at en person i kørestol skal kunne medbringe et hjælpemiddel eksempelvis en ekstra kørestol. Det betyder jo, at man i realiteten ikke kan bruge de små biler med plads til en enkelt kørestol til kørsel som omfatter personer i kørestol, hvis eksempelvis personen som sidder i en kørestol eller el-stol skal have en walker med som ikke kan klappes sammen. Ligeledes kan man ikke planlægge optimalt og billigt i udbudsmaterialet, da man hele tiden skal tage højde for at kunne have plads til at samtlige brugere i bilen/bussen skal kunne have en kørestol med eller et andet hjælpemiddel. kan man overveje fra Movia's side at omformulere dette punkt. så at der i tilfælde, hvor der ikke er plads i det sædvanlige køretøj afregnes ekstra for at ekstra hjælpemidler tages med? Så det ikke bliver den generelle kørselspris som øges men derimod kun de enkelte tilfælde, hvor der er en situation som gør at ikke alle hjælpemidler kan være i det sædvanlige køretøj? Punkt 7.1 står "Der afregnes udelukkende for antal effektive køredage, hvilket betyder at afregningsgrundlaget vil blive reguleret for de ruter, der køres i ferieperioderne." Hvordan skal den sætning forstås? Hvis man har almindelig kørsel i ferieperioderne, bør der ikke ske regulering? der står senere at man selv sender faktura for ferieperioderne, så hvilket gør sig gældende?

Spørgsmålsnr.:19-Q015

Vedr. punkt 6.8 står der i udbudsmaterialet, at operatøren skal træffe aftale med Movia om løsning af opgaven, såfremt bagagemængden får indflydelse på kørselsplanlægningen.

Vedr. punkt 7.1 er der på skoler som udgangspunkt tale om, at eleverne alle kører til undervisning i skoleperioden, hermed forstås "effektive køredage"

I ferieperioder vil enkelte elever have behov for kørsel til skolefritidsordning som er åben, når der ikke

er undervisning, hermed forstås "reduceret kørsel".

Kørsel i ferieperioderne afregnes efter fremsendt opgørelse fra operatøren. Hvis ikke der fremsendes opgørelse til Movia, afregnes der ikke for kørsel i ferieperioderne.

19-A039

Punkt 7.1 Der står at der IKKE afregnes særskilt for aflastningskørsel og praktikkørsel samt specielle arrangementsdage. Ved aflastningskørsel står der at det anses som et alternativ til at køre til hjemadressen, men hvis eksempelvis personen hentes på en institution i Frederiksværk og normalt har hjemadresse i Frederiksværk, men nu skal køres til aflastning i Hvidovre, så er der jo tale om en forøgelse af tidsforbruget. Vil der i tilfælde hvor tidsforbruget øges heller ikke være tale om en særskilt afregning? Det er lidt det samme jeg vil ind på vedr. praktikkørsel, da man jo kan risikere at en person skal i praktik på institutionen i Frederiksværk og brugeren bor i eksempelvis Hvidovre, hvor der ikke i forvejen er nogle nærliggende ruter, vil der heller ikke i dette tilfælde være tale om særskilt afregning. Dette kan jo betyde en stor forøgelse af tidsforbruget i 14 dage, hvis det er en to ugers praktik. Der står ligeledes at man som operatør skal stå for praktikkørslen såfremt at der ikke er nogen operatør tilknyttet praktikstedet. Det kan jo også være en stor omkostning for operatøren, da man kan have centreret sin kørsel til et område eksempelvis har man en masse kørsel til institutioner i Hillerød kommune og nu skal en af brugerne så på en uges praktik i Dianalund, fordi moren skal flytte dertil om 2 måneder. Da der ikke er nogen operatør tilknyttet praktikstedet, så skal man uden ekstra beregning sende en vogn til og fra Dianalund i eksempelvis en uge. Er dette korrekt forstået? Der står også at der kan være specielle arrangementsdage, hvor brugerne kan møde på andre tidspunkter. Hvor ofte skal man kalkulere med disse kan forekomme på et år? Dette kan være vigtigt at vide da det kan øge udgifterne for operatøren, hvis det betyder at brugerne pludselig skal møde på samme tid, som operatørens biler bliver brugt til andet kørsel og operatøren derfor er nødsaget til at bruge underleverandører til at foretage kørslen. punkt 7.1 Der står at såfremt Movia vurderer at ekstrakørsel af en bruger lige såvel kan udføres af Movia flextrafik Variabel eller Garanti og det vurderes billigere, så forbeholder Movia sig ikke at lade operatøren forestå ekstrakørsel. Der er vel ikke nogle af disse udbudsenheder der kunne køres af Flextrafik garanti eller Variabel, for så var de vel allerede blevet kørt der. Historisk set så er Flextrafik garanti og variabels timepriser jo generelt lavere end Flexrute. Skal man så forvente at, hvis der kommer eksempelvis en solokørsel, som passer godt ind i ens kørsel til en af ens enheder, så kan man forvente ikke at få kørslen? gælder det også ekstrakørsel som er formuleret i udbudsmaterialet? altså hvis der er en kørsel som allerede er en solokørsel i udbudsmaterialet, så man ikke sikker på at få den.? punkt. 7.1 Der står at tidsberegningen baseres på køretid beregnet i krak, googlemaps el. lign. Kan det også baseres på faktisk køretid, altså hvis man kan dokumentere køretid via GPS data? Punkt 7.1 der står at der beregnes 10min. pr. trappeopgave. Er det uanset om man skal køre en trappetur til 4 sal eller 4 trin op til stue plan? Punkt 7.3 Når der foretages regulering i afregningen i enten op eller nedadgående retning grundet de +-5% informeres operatøren så inden? Punkt 7.3 sidst i punktet står at antal vogntimer ikke reguleres, når en bruger flytter adresse indenfor kommunen. betyder det at man godt kan blive reguleret, hvis en bruger flytter adresse udenfor kommunen? Punkt 7.3 Kan man genforhandle vogntimer, såfremt at der bliver mere køretid end førhen, hvis der eksempelvis er 8% som stopper kørsel, men alle 8% bor tæt på institutionen og man så har fået tilsvarende 8% af nye brugere, men de alle bor langt fra institutionen og derfor resultere i mere køretid for operatøren.?

Spørgsmålsnr.:19-Q016

Vedr. punkt 7.1 Aflastning- og praktikkørsel er erfaringsmæssigt i samme kommune. Hvis en aflastningsadresse eller praktikkørsel undtagelsesvis falder udenfor dette område, vil kørslen blive takseret som ekstrakørsel. Enkelte dagtilbud har dog en til to årlige arrangementer hvor brugerne skal køres til et andet sted end det normale dagtilbuds adresse.

Vedr. punkt 7.1 omkring ekstrakørsel af en bruger, der kan løses af et andet flexprodukt: Løsningen med valg af anden transportør end den der normalt kører udbudsenheden skal ses således at, den kommune der udbyder kørslen, kan vælge en anden løsning end Flexrute. Da kommunen ikke er tvunget til at løse en given opgave inden for Flexrute, vil de frit kunne vælge en anden kørselstransportør, som i øvrigt ikke behøver at være Flextrafik.

Vedr. punkt 7.1 Køretid: Nej, Google Maps og lign. har mulighed for indtastning af adresser og tidspunkt for kørslen.

Vedr. punkt 7.1 omkring trappemaskiner: Ja, det er samme beregningstid.

Vedr. punkt 7.3 omkring regulering: Ja, Movia vil indgå dialog omkring en eventuel regulering af kørslen.

Vedr. punkt 7.3 omkring regulering af vogntimer og adresseflytning: Nej.

Vedr. punkt 7.3 omkring genforhandling af vogntimer: Movia vil indgå dialog omkring en eventuel regulering af kørslen.

19-A040

Punkt 7.1 Der står at der IKKE afregnes særskilt for aflastningskørsel og praktikkørsel samt specielle arrangementsdage. Ved aflastningskørsel står der at det anses som et alternativ til at køre til hjemadressen, men hvis eksempelvis personen hentes på en institution i Frederiksværk og normalt har hjemadresse i Frederiksværk, men nu skal køres til aflastning i Hvidovre, så er der jo tale om en forøgelse af tidsforbruget. Vil der i tilfælde hvor tidsforbruget øges heller ikke være tale om en særskilt afregning? Det er lidt det samme jeg vil ind på vedr. praktikkørsel, da man jo kan risikerer at en person skal i praktik på institutionen i Frederiksværk og brugeren bor i eksempelvis Hvidovre, hvor der ikke i forvejen er nogle nærliggende ruter, vil der heller ikke i dette tilfælde være tale om særskilt afregning. Dette kan jo betyde en stor forøgelse af tidsforbruget i 14 dage, hvis det er en to ugers praktik. Der står ligeledes at man som operatør skal stå for praktikkørslen såfremt at der ikke er nogen operatør tilknyttet praktikstedet. Det kan jo også være en stor omkostning for operatøren, da man kan have centreret sin kørsel til et område eksempelvis har man en masse kørsel til institutioner i Hillerød kommune og nu skal en af brugerne så på en uges praktik i Dianalund, fordi moren skal flytte dertil om 2 måneder. Da der ikke er nogen operatør tilknyttet praktikstedet, så skal man uden ekstra beregning sende en vogn til og fra Dianalund i eksempelvis en uge. Er dette korrekt forstået? Der står også at der kan være specielle arrangements dage, hvor brugerne kan møde på andre tidspunkter. Hvor ofte skal man kalkulere med disse kan forekomme på et år? Dette kan være vigtigt at vide da det kan øge udgifterne for operatøren, hvis det betyder at brugerne pludselig skal møde på samme tid, som operatørens biler bliver brugt til andet kørsel og operatøren derfor er nødsaget til at bruge underleverandører til at foretage kørslen. punkt 7.1 Der står at såfremt Movia vurderer at ekstrakørsel af en bruger lige såvel kan udføres af Movia flextrafik Variabel eller Garanti og det vurderes billigere, så forbeholder Movia sig ikke at lade operatøren forestå ekstrakørsel. Der er vel ikke nogle af disse udbudsenheder der kunne køres af Flextrafik garanti eller Variabel, for så var de vel allerede blevet kørt der. Historisk set så er Flextrafik garanti og variabels timepriser jo generelt lavere end Flexrute. Skal man så forvente at, hvis der kommer eksempelvis en solokørsel, som passer godt ind i ens kørsel til en af ens enheder, så kan man forvente ikke at få kørslen? gælder det også ekstrakørsel som er formuleret i udbudsmaterialet? altså hvis der er en kørsel som allerede er en solokørsel i udbudsmaterialet, så man ikke sikker på at få den.? punkt. 7.1 Der står at tidsberegningen baseres på køretid beregnet i krak, googlemaps el. lign. Kan det også baseres på faktisk køretid, altså hvis man kan dokumentere køretid via GPS data? Punkt 7.1 der står at der beregnes 10min. pr. trappeopgave. Er det uanset om man skal køre en trappetur til 4 sal eller 4 trin op til stue plan? Punkt 7.3 Når der foretages regulering i afregningen i enten op eller nedadgående retning grundet de +-5% informeres operatøren så inden? Punkt 7.3 sidst i punktet står at antal vogntimer ikke reguleres, når en bruger flytter adresse indenfor kommunen. betyder det at man godt kan blive reguleret, hvis en bruger flytter adresse udenfor kommunen? Punkt 7.3 Kan man genforhandle vogntimer, såfremt at der bliver mere køretid end førhen, hvis der eksempelvis er 8% som stopper kørsel, men alle 8% bor tæt på institutionen og man så har fået tilsvarende 8% af nye brugere, men de alle bor langt fra institutionen og derfor resultere i mere køretid for operatøren.?

Spørgsmålsnr.:19-Q017

Movia henviser til svarene i spørgsmål 19-Q016.

19-A043

Enhed 1A: Er det rigtigt at der pt. ingen kørestole er til og fra Maglebjergskolen
Enhed 1B: Et barn har solokørsel om Tirsdagen men ikke de andre dage. Er det rigtigt.
Enhed 2: Engholm her står at borger skal være der imellem kl 09.30/11.00 bestemmer vi selv tidspunkt eller hvordan skal det forstås ??
Enhed 30: CSU Egedam, her er slet ikke opført hjælpemidler, er det rigtig.
Enhed 36: Skolen ved Skoven,; hvad med oplysninger om alle de speciel aftaler der er imellem den enkelte elev samt nuværende operatør(tekst i bemærkningsfelt) Der står ligeledes at et barn skal hentes inden et bestemt klokkeslæt samt et andet som skal hentes efter et bestemt klokkeslæt. hvordan afregnes det, da det jo kan komme til at koste noget ekstra ??

Spørgsmålsnr.:19-Q010

Vedr. enhed 1A kan der forekomme kørestole på enheden.

Vedr. enhed 1B er det korrekt, at der er solokørsel tirsdage.

Vedr. enhed 2 skal det forstås således, at Engholm bestemmer ankomsttidspunktet.

Vedr. enhed 30 kan det oplyses, at der er hjælpemidler på denne enhed.

Vedr. enhed 36 omkring specialaftaler og kørsler af brugere på forskellige klokkeslæt, bør tilbudsgiver indregne dette i det faste daglige timeforbrug.

19-A044

punkt 4.2 i udbudsbetingelserne står, at man skal sende oversigt over, hvilke brugere der er kørt i måneden. Der står man skal skrive hvor ofte brugeren køres. Betyder det at man skal skrive, hvor ofte brugeren er bestilt til at køre eller hvor ofte brugeren rent faktisk har kørt? og hvis det er sidst nævnte vil man, så kun skulle skrive det antal gange borgeren har været med, eller det antal gange man har været på adressen (fordi turen ikke er blevet aflyst).

Spørgsmålsnr.:19-Q013

Movia ønsker en oversigt over bestilt kørsel. I det omfang operatøren har mulighed for det, ydermere med angivelse af eventuel forgæves og afbestilt kørsel.

19-A053

er det rigtigt forstået at man slet ikke kan byde ind på store busser uden lift ?? kan da se at et par af enhederne kan køres på store busser uden lift til

Spørgsmålsnr.:19-Q019

Der er intet til hinder for at tilbudsgiver kan byde med type 1 eller type 2 vogne, efter de foreskrifter der er beskrevet i vognafsnittet (afsnit 3) i udbudsmaterialet, hvis ikke der er krav til lift i de pakker, der bydes på.

19-A054

Kørestole vs. ikke kørestole I forbindelse med sammenligning af faktaarket (kontraktbilag 3) og datarket (kontraktbilag 4) har vi iagttaget at der f.eks. for udbudsenhed 17 i faktaarket står at flere borgere har store el-kørestole, men det fremgår ikke af dataarket at der er nogen af borgerne der bruger kørestole. Betyder dette at der ikke skal planlægges efter og afgives pris på kørsel af kørestole?

Spørgsmålsnr.:19-Q026

Hvis der i den givne pakke er oplyst i faktaarket at flere borgere har el-kørestole, men at det ikke fremgår af dataarket, skal der tages udgangspunkt i informationen i faktaarket. Der skal således afgives tilbud på baggrund af den information, der står i det samlede faktaark og dataark.

19-A055

Udbudsenhed 20, skriver i fakta arket, at de har tre afhentninger pr. dag, men de fleste dage fremgår det at de har 4 afhentninger pr. dag jf. dataarket. Hvilket er korrekt? Udbudsenhed 21, skriver at der er ingen kørsel til morgen SFO og heller ikke kørsel i skolens ferie, men på dataarket fremgår det at to elever bliver kørt ind til morgen SFO kl. 7.00, hvilket er korrekt? Enhed 23, fakta ark og data ark stemmer slet ikke overens. Der står i fakta arket at 23 A også er Østergården, men i Dataarket står østergården

kun under 23B, hvilket er korrekt? Der står også under 23A, Solgården at 10-20 personer køres i hold hver time. Er det korrekt forstået at man henter 10-20 personer og kører dem til Solgården og retur, hver time fra 7.30-15:30? Igen er beskrivelsen på fakta arket misvisende i forhold til data arket.

Spørgsmålsnr.:19-Q024

Vedr. udbudsenhed 20, er det korrekt at der er fire (4) afhentninger pr. dag.

Vedr. udbudsenhed 21, er det korrekt at der kan forekomme kørsler til morgen SFO.

I enhed 23 er der kørsel til adresser med forskellige borgergrupper, for enhed 23A er det brugere til Solgården, med kørsel til genoptræning i Slangerup. For enhed 23A Østergården er der kørsel til træning i hold på Frederiksborgvej. I enhed 23B er der kørsel til daghjemmet med vejl. og aktiverende træning.

I faktaarket er der angivet holdstørrelse (antal brugere), men ikke alle brugere af 'Solgården' eller 'Østergården' har behov for transport gennem Flexrute. I dataarket er oplyst nærmere omkring antallet af brugere for Flexrute samt tidspunkter for transport. Der er derfor ikke kørsel hver time med 10-20 personer fra Solgården i tidsrummet 7:30 til 15:30.

19-A056

punkt 5.5 Kan der i særlige tilfælde gives tilladelse til at chaufførens bukser er træningsbukser look men stadig med logo og alt samt korrekt farve. I særlige tilfælde tænker jeg på, hvis chaufføren har været gennem en operation, som gør at der ikke kan bæres bukser med eksempelvis knappe lukninger eller lignende eller ikke kan have stramme ting om livet? punkt 6.2 Der står at afhentning af brugeren må afvige med 5min før og 15 min efter (dog må der ikke planlægges med dette), men ved afhentning på en skole er det jo umuligt i særlige tilfælde at hente 5 min før. For så er man jo kørt igen inden børnene har nået at komme ud, hvordan tages der højde for det? Bliver afhentningstiden fra institutionerne sat til 5 min efter de har fået fri? punkt 6.8 Der står at køretiden som udgangspunkt skal være den mindst mulige for den enkelte bruger, men der står også at institutionen kan have indflydelse på planlægningen, hvis der er brugere der har særlige behov. Hvilket punkt skal vægtes tungest? For ren planlægningsmæssigt kan det jo give flere udgifter for operatøren, hvis en bruger skal samles op på et bestemt tidspunkt, sm ikke passer ind i den rute, som er den korteste for brugerne.

Spørgsmålsnr.:19-Q014

Vedr. punkt 5.5: I de særlige tilfælde, hvor det skønnes nødvendigt fx i forbindelse med en operation, kan det aftales med Movia at der i en kortere periode afviges fra de gængse uniformeringskrav. Det skal aftales derudover hvor lang perioden er, og for hvilke(n) enhed(er) i hvilket udbud, det kommer til at berøre. Movia kan bede om fotodokumentation af den midlertidige uniform på opfordring.

Vedr. punkt 6.2: Det skal aftales med institutionen, hvordan afhentningen foregår og planlægningen af denne. Som udgangspunkt må beregnes, at brugerne er sat til afhentning, når deres dagstilbud/skole m.v. er afsluttet.

Vedr. punkt 6.8: I udbudsmaterialet står der under kommunikation, at "operatøren skal umiddelbart herefter udarbejde ruteplanlægning for kørslen, som skal forelægges institutionen, der vurderer om ruterne tilgodeser de specielle forhold, der kan være i forbindelse med kørslen." Der er desuden i faktaarket angivet, ud for de enkelte enheder, om der er særlige tidshensyn der skal tages i forbindelse med kørslen.

19-A060

Hvem skal udfylde denne skabelon. uddyb venligst..

Spørgsmålsnr.:19-Q034

Nederst på side 10 i udbudsmaterialet, står der "Hvis tilbudsgiver er et konsortium, skal der afleveres udfyldt og underskrevet udbudsbilag A for hver økonomisk aktør tillige med erklæring om fællesbefuldsmægtiget (udbudsbilag B). Såfremt tilbudsgiver baserer sig på andre enheders formåen, skal der indsendes et ESPD for hver aktør samt støtteerklæring (udbudsbilag C)."

19-A064

Vedr. Udbudsmaterialet "4.1 IT-udstyr til vognene". Det fremgår i afsnit 4.1 at "Der er for nuværende ikke krav om kommunikationsudstyr..." Hvor stor er sandsynligheden for at der kommer krav om dette i kontraktperioden? Såfremt der kommer krav om dette i kontraktperioden kan det have en påvirkning på prisen som en operatør har budt/byder.

Spørgsmålsnr.:19-Q029

Vedr. udbudsmaterialet 4.1 kan der ikke siges noget om sandsynligheden for en aktivering af udstyret i dette udbud. Flexrute benytter sig for nuværende ikke af kommunikationsudstyr.

I det tilfælde, at det skulle aktiveres, er det sandsynligt at det bliver en smartphoneløsning, der kan rekvireres for et par tusinde kroner (skøn).

19-A065

Vedr. Udbudsmaterialet "6.4 Ledsagerordninger". I afsnit 6.4 skrives følgende "Hvis en institution eller kommune ikke selv kan fremskaffe en ledsager, skal operatøren etablere ledsagerordning... ". Det synes for det første ikke hensigtsmæssigt at såfremt en institution eller kommune ikke kan fremskaffe en ledsager, så overgår ansvaret til operatøren. Hvorledes skulle en operatør have bedre forudsætninger for at fremskaffe en ledsager end hvad institutionerne og kommunerne har? Ydermere synes det ikke hensigtsmæssigt at ansvaret overhovedet kan overgå til en operatør, da en operatør ikke besidder de faglige kvalifikationer/kompetencer til at identificere hvilken ledsager der passer bedst til den diagnose en eventuel borger skulle have. Operatøren er en vognmandsvirksomheden, ikke en lægefaglig virksomhed som kan identificere diagnoser og operatøren har dermed ingen måde at tilsikre sig at den rette ledsager bliver ansat til at tage sig af en borger med en diagnose. Der synes derfor ikke at være nogle argumenter for at ansvaret overhovedet kan overgå til en operatør, da en operatør ikke kan varetage denne opgave fyldestgørende, såfremt det er lægefaglige krav der stilles. Såfremt dette ikke kræves synes en tidsfrist på max 10 dage ikke at være rimelig tid til at • Finde en ledsager • Have ansættelsessamtale • Ansætte ledsageren • Eventuelt oplære vedkommende til at opfylde alle kravene til en ledsager som der kræves i udbuddet Det må derfor være mest hensigtsmæssigt at denne ansvarsoverdragelse fjernes fra udbudsmaterialet.

Spørgsmålsnr.:19-Q032

Det er Movias erfaring at operatørerne har gode forudsætninger for at ansætte medarbejdere, f.eks en person i flexjob eller en studerende som er interesseret i og kan være ledsager – I visse tilfælde vil denne person kunne bruges til flere opgaver.

Movia har ikke et krav om at operatøren skal stille diagnoser. Den del håndterer den visiterende enhed i kommunen, som ligeledes vurderer om ledsageren skal have en sundhedsfaglig uddannelse og dermed skal ansættes af kommunen, og ikke af operatøren.

Som hovedregel skal ledsagere, der skal ledsage borgere med specielle behov - sugning/medicin mv. skal ansættes af kommunen. Øvrige ledsagere af operatøren. Ledsagere vil modtage instruktion til borgernes handicap efter behov.

De 10 dages etableringfrist er sat således, da der ofte - også fra operatørens side kan være et ønske om ledsagelse til en borger som er svær at håndtere for chaufføren. En løsning kan sagtens påtænkes, at ledsageren for en kortere periode er en anden chauffør.

Movia vurderer for nuværende ikke, at ansvarsfordelingen skal håndteres anderledes i Flexrute, da operatørerne til dagligt er i kontakt med disse borgere, hvor der stilles forskellige krav og hensyn, og dermed giver det bedst mening at det er en opgave der følger med, når en operatør udfører kørsel med borgere i Flexrute.

19-A071

Vedr. Udbudsmaterialet "1.6 Evaluering af tilbud", modellen på side 13 I eksemplet fremgår det at der afgives tilbud som følgende: Der afgives enkelttilbud på enheder 1, 2 og 3. Med en pris på 11.000.000. Der afgives kombinationstilbud på kombinationsmulighed 1 (dvs. enhed 2 & 3). Med en pris på

10.000.000. Det fremgår af eksemplet at der foretages tildeling til tilbudsgiveren på kombinationsmulighed 1 (dvs. kombinationstilbuddet på enhed 2 & 3). Dette synes ikke at stemme overens på grund af følgende: Hvorledes kan et tilbud på enhed 1, 2 og 3 sammenlignes med et kombinationstilbud som kun indeholder enhed 2 og 3? Hvis det f.eks. antages at tilbudsgiver 1 afgiver enkelttilbud på enheder 1, 2 og 3 med følgende priser: • Enhed 1: 5.000.000 • Enhed 2: 3.000.000 • Enhed 3: 3.000.000 • I alt 11.000.000 Og en tilbudsgiver 2 afgiver kombinationstilbuddet med følgende pris: • I alt 10.000.000 Da det fremgår af eksemplet at kombinationstilbuddet får tildelt kørslen, vil det sige at tilbudsgiver 2 vinder enhed 2 og 3 til prisen 10.000.000. Hvis det efterfølgende skulle vise sig at tilbudsgiver 1 har afgivet det bedste tilbud til enhed 1, får operatøren dermed tildelt kørslen for denne enhed til prisen 5.000.000. Dvs. at der dermed skal betales en samlet pris for kørsel af disse 3 enheder på 15.000.000, hvorimod hvis enkelttilbuddet på enhed 1, 2 og 3 havde vundet skulle der kun betales 11.000.000. Ved at anvende beregningsmodellen i eksemplet kan det medvirke at der skal betales væsentlig mere for kørslen ved at acceptere kombinationstilbuddet frem for enkelttilbuddet. Der må være tale om en fejl, da dette ikke kan være korrekt?

Spørgsmålsnr.:19-Q028

Ved et tilbud på kombination 1-2-3 kan sammenlignes med et kombinationstilbud på (eksempelvis) enhed 2-3. Der vil altid blive foretaget en vurdering af de enkelte kombinationer sammenlignet med enkelttilbud. I spørgerens eksempel vil et kombinationstilbud på (A) 1-2-3 sammenlignes med (B) kombinationstilbud 2-3 + det billigste enkelttilbud på enhed 1.

Hvis den samlede pris (B) er lavere en (A) vil (B) vinde.

I det viste eksempel er det tale om en kombination af 3 enheder (kombinationsmulighed 1) og sammenligning med tilsvarende 3 enkelttilbud.

Hvis vi antager at der afgives kombinationstilbud på kombinationsmulighed 1 (enhed 2 & 3) med en pris på 10.000.000,-

Og de billigste bud på enhed 2 vil være 4.800.000 og for enhed 3 vil være 5.500.000,- så vil kombinationstilbuddet være billigst, da det samlede bud for disse enheder vil være 10.300.000,- og dermed vil kombinationstilbuddet opnå højeste antal point på pris, dertil kommer point for kvalitet.

Den model Movia anvender sikrer at et kombinationstilbud, der henter højest antal point i den samlede model af det økonomisk mest fordelagtige tilbud, kun tilgodeses hvis de sammenlignelige enkelttilbud er dyrere.

I dette tilbud er der alene angivet kombinationsmuligheder på 2 enheder i hver kombination.

I dette udbud har Movia fastsat et antal pakker og det vil derfor ikke være op til operatøren at kunne anvende kombinationstilbud mellem de øvrige enheder i udbuddet.

Tildelingsmodellen vil altid sikre, at det økonomisk mest fordelagtige tilbud vil blive valgt, uagtet om det er enkel eller kombinationsbud.

19-A073

Vedr. Udbudsmaterialet "1.4.2 Minimumskrav til egnethed" & kontrakten §1, stk. 4 Det fremgår af bestemmelsen at alle tilladelser skal være gældende indtil kontraktperioden udløber. Såfremt en tilladelse skulle udløbe indenfor kontraktperioden, hvorledes skal en operatør så agere? Det er ikke længere muligt at kunne forny disse tilladelser inden for tidsrammen af kontraktperioden.

Spørgsmålsnr.:19-Q025

Movia henviser til færdselsstyrelsen, som har oprettet en orienteringshjemmeside til formålet:

https://taxilov.dk/Du_koerer_OST_sygetransport_eller_limousine

19-A074

Vedr. Udbudsmaterialet "7.1 Beregning af betaling" Det fremgår af afsnit 7.1 at "Der beregnes 10 min pr. trappemaskineopgave og afregning sker ved fremsendelse af faktura." Der ønskes indsigt i hvorledes dette tidsforbrug er beregnet, da det er vores erfaring at en trappemaksineopgave er umulig at udføre

på kun 10 min. Derfor må Movia have adgang/indsigt til data og beregninger, vi som operatør ikke har kendskab til.

Spørgsmålsnr.:19-Q033

Den betaling operatørerne får til brug af trappemaskine er fastsat som en sats, der beregnes ved 10 minutter per trappemaskineopgave. Udbetalingen af satsen er en ekstraydelse. Hvis der derfor er brug for længere tid til en trappemaskineopgave skal dette indgå i ruteplanlægningen og dermed i det samlede tilbud, hvor tilbudsgiver har mulighed for at planlægge det tidsforbrug, der måtte være i forbindelse med de respektive enheder.

19-A012

Skal der ikke være et meddelelse nr. på ESPD der står ingenting

Spørgsmålsnr.:19-Q012

Der er nu indsat meddelsesnummer til brug: 2019/S 020-043540

19-A006

Er det korrekt forstået, at der på side 8 skulle have stået 'bilag E', men der står 'bilag D' og det korrekte svar er 'Bilag E' og det derfor er dette bilag, der skal indsendes som fortrolighedserklæring?

Spørgsmålsnr.:19-Q008

Ja, det er korrekt.