

## Spørsmål 2

Viser til svar på spørsmål 1. Dersom en tur tar fem min, kan operatør då få en garanti for å kunne fakturere minimum 30 min for oppdraget. Dette er vanlig praksis dersom man ikke blir godtgjort for minimum 2 timer. Dette vil gi en trygghet for operatør som gjør det mulig å gi en langt lavere oppstartskost.

### Svar på spørsmål 2

Oppdragsgiver forventer at det vil være svært få tilfeller hvor det bestilles et kjøretøy som kun skal gjennomføre en tur på under 30 minutter, uten at kjøretøyet kan anvendes til andre oppdrag den dagen. Det henvises til svar på spørsmål 3 for hvordan oppstartskostnaden er ment å forstås. Hvis tilbyder likevel ønsker å sikre at det kan faktureres minimum 30 minutter pr. kjøreoppdrag (slik dette er forklart under spørsmål 3), kan det tas nødvendig forbehold om dette. Det vil i så fall bli beregnet et skjønnsmessig tillegg i evalueringsprisen.

## Spørsmål 3

Det ser ut til at prisberegningen gir oppstartskost for kun halvparten av turane som skal køyrast. Er det tenkt at oppstartsprisen skal dekke både tur og retur sjølv om det er tid mellom turane? Og vil det sei at dersom det går en tur kl 09, med retur kl 15. blir man kun godtgjort for oppstartspris 1 gang?

### Svar på spørsmål 3

I Bilag 4C Prisskjema er oppstartsprisen forklart.

*«Oppstartspris (pr. uttak) skal gjenspeile oppstartskostnader ved å ta i bruk og disponere et kjøretøy den aktuelle dagen.»*

Oppstartsprisen er mao. ment å dekke faste kostnader med å hente ut, stille til disposisjon, samt renhold etc. for det aktuelle uttaket. Med «den aktuelle dagen» menes den del av en dag hvor kjøretøyet er til disposisjon for kjøring under denne kontrakten. Vi ser derfor ikke at det er relevant å beregne en egen oppstartspris for returkjøringen, med mindre kjøretøy og sjåfør fristilles for andre oppdragsgivere mellom turen om morgenen og returen om ettermiddagen.

Tilbyder spør samtidig om det gis oppstartskost for kun halvparten av turene. Det henvises igjen til forklaringen i prisskjemaet:

*«Uttak justert (50%) innebærer at det er beregnet en samordningsgevinst på 50%. Dette betyr at oppstartskostnadene er i evalueringssummen redusert med 50% pga. mulighet for samordning av ruter. Denne prosentandelen gjelder kun for beregning av evalueringspris og er lik for alle tilbydere. Leverandøren forplikter seg til å utnytte de samordningsmuligheter som eksisterer for mest mulig effektiv utnyttelse av transportmidlene, slik at totalkostnadene blir lavest mulig.»*

Dette er altså gjort for å redusere forventet evalueringssum, basert på en antakelse om at det i snitt går an å gjennomføre to enkeltoppdrag pr. bussuttak. I praksis bør dette kunne økes ved god planlegging og

samordning av enkeltoppdrag. I virkeligheten vil oppdragsgiver bli belastet med den prisen som er angitt under kolonnen «Oppstartpris (pr. bussuttak).

Etter at kjøretøyet er hentet ut, er dette, sammen med sjåfør, altså til disposisjon for oppdragsgiver, som sammen med operatør har et felles ansvar for å få best mulig effekt av kjøretøyet den aktuelle dagen eller i en nærmere definert tidsperiode. Det står i forklaringen i Bilag 4C Prisskjema at «Pris pr. time er betaling for tidskomponenten under selve kjøreoppdraget...» Vi presiseres at «kjøreoppdraget» her skal tolkes som den totale tiden kjøretøy med sjåfør er til disposisjon for oppdragsgiver. Hvis dette innebærer at buss med sjåfør venter noen timer for å kjøre eksempelvis skoleelever tilbake fra stedet hvor de ble levert, er det rimelig at dette er en del av kjøreoppdraget, og følgelig belastes timepris for dette. Det skulle dermed ikke være noen grunn for å bli belastet med minimum 30 minutter eller to timer utover det som ligger i oppstartprisen.

Følgende eksempel illustrerer dette:

En dag blir en buss med sjåfør benyttet til å frakte en skoleklasse kl 1000 fra skolen til bestemmelsesstedet. Selve kjøreturen tar 15 minutter. Returen er kl. 1200, og denne turen tar også 15 minutter. Det antas at det ikke er regningssvarende å sende bussen ut på andre oppdrag mellom disse turene. Hvis dette er det eneste oppdraget den dagen, blir tidskomponenten 2 timer og 15 minutter. Om bussen blir benyttet til andre oppdrag for oppdragsgiver i perioden (dvs. mellom kl. 1015 og 1200) for samme oppdragsgiver, blir tidskomponenten den samme.