

## Tillegg 5: Endringer, spørsmål og svar til konkurransen

---

**Evt. Endringer i konkurransegrunnlagets dokumenter som følge av endringer/spørsmål vil markert med rød skrift i de reviderte dokumentene.**

Ref.	Endring	Beskrivelse	Gyldig fra
5.1	Endring. Ny versjon av Avtale – Kjøp av ambulanseflytjenester	Korrigerings etter Tillegg 5: Endringer, spørsmål og svar til konkurransen.  Kapittel 7.2.5 Diverse operative utgifter, ordet “samtalefakturaen” erstattes med “samlefakturaen”.  Den nye versjonen heter «Avtale – Kjøp av ambulanseflytjenester V2».	15.12.16
5.2	Endring. Vedlegg B – Prisskjema	Korrigerings etter Tillegg 5: Endringer, spørsmål og svar til konkurransen.  <u>Punkt 2.8 Administrative kostnader, første avsnitt endres til å lyde:</u> Under denne overskriften registreres administrative kostnader knyttet til driften av tjenesten, så som kurskostnader, reise-/oppholdsutgifter, revisjon og regnskap, drift mobiltelefon, porto/frakt, kontorrekvisita, IKT utstyr, faglitteratur, deltakelse i råd og utvalg i regi av Oppdragsgiver.  Den nye versjonen heter «Vedlegg B – Prisskjema V4», og er den som skal benyttes ved tilbudsinnngivelse.	15.12.16
5.3	Endring. Ny versjon av Vedlegg A Kravspesifikasjon.	Korrigerings etter Tillegg 5: Endringer, spørsmål og svar til konkurransen.  Arkfane 1 Krav til luftfartøy, endring: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.2.1 Start up time. Kravet endres fra O-krav til EV1-krav</li> <li>• 1.5.2 Communications equipment voice, Voice quality slettes som evalueringskriterium</li> <li>• 1.6.13 Weather radar. Krav om følgende funksjon slettes: «Minimum sector of 120 degrees».</li> </ul> Den nye versjonen heter «Vedlegg A Kravspesifikasjon V4». Det er alltid siste versjon av vedlegget som skal benyttes ved tilbudsinnngivelse.	15.12.16

Ref.	Spørsmål/endringer	Evt. henvisning til kravspesifikasjonen	Dato besvart/endret	
5.4	Reference to: Vedlegg B - Prisskjema V3, 2.8, Administrative kostnader  "Question regarding costs for "drift mobiltelefon/satellittelefon"		Oppdragsgiver vil dekke kostnadene knyttet til bruk av satellittelefon, inkludert datatrafikk.  Det vises til Avtale – Kjøp av ambulanseflytjenester kapittel 7.2.5 Diverse operative utgifter. Det framgår at “Den månedlige samtalefakturaen skal	15.12.16

	<p>The cost for usage of satellite phones and satellite data connectivity can be significant.</p> <p>Can you specify the expected usage per flight hour or per month per aircraft? How many voice minutes? How many messages? How many MB of data?</p> <p>Our suggestion is that you specify an amount of voice minutes, messages and MB of data that shall be included in the contract. Usage over these amounts will be allowed to be invoiced separately.</p>		<p>også omfatte datatrafikk luft – bakke”. Oppdragsgiver gjør oppmerksom på en trykkfeil i setningen: ordet “samtalefakturaen” erstattes med “samlefakturaen”.</p> <p>Det vises til Vedlegg B – Prisskjema, Veiledning pkt. 2.8 Administrative kostnader. Henvisning til satelittelefon fjernes.</p> <p><u>Punkt 2.8 Administrative kostnader, første avsnitt endres til å lyde:</u> Under denne overskriften registreres administrative kostnader knyttet til driften av tjenesten, så som kurskostnader, reise-/oppholdsutgifter, revisjon og regnskap, drift mobiltelefon, porto/frakt, kontorrekvisita, IKT utstyr, faglitteratur, deltakelse i råd og utvalg i regi av Oppdragsgiver.</p>	
5.5	<p>Reference to: Vedlegg A - Kravspesifikasjon V3, 1.5.2 How will “Voice Quality” be evaluated?</p>	1.5.2	<p>Spørsmålet har medført behov for å avstemme/endre ordlyden i Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 1.5.2 Communications equipment voice. <i>Voice quality</i> slettes som evalueringskriterium.</p>	15.12.16
5.6	<p>Reference to: Vedlegg A - Kravspesifikasjon V3, 1.5.4 Is “message” defined as a standard SMS type text message that can be sent to and received from another satellite or cellular phone with regular phone number using a standard SMS text messages?</p>	1.5.4	<p>Ja, med “message” forstås en standard SMS tekst.</p>	15.12.16
5.7	<p>Reference to: Vedlegg A - Kravspesifikasjon V3, 1.5.6 Are you referring to that use of BT connectivity, that is part of some Medical Devices for communication internally and to a tablet or PC, shall be approved in the aircraft?</p> <p>Or are you wanting to use BT to connect to the satellite data communication system as referred to in 1.5.5 and 1.5.7? If this is the case we want to note that this is not a common feature of satcom systems and would drive additional costs for development and certification. Can you please clarify the usage of Bluetooth referred to in 1.5.6?</p>	1.5.5 1.5.6 1.5.7	<p>Det vises til Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 1.5.6 Communication data III skal forstås slik at det ikke skal være begrensninger for bruk av WLAN og Bluetooth teknologi i kabinen.</p> <p>Bluetooth skal kun benyttes som forbindelse mellom medisinsk utstyr og Tablet PC og er ikke opp mot satellitt data kommunikasjon, ref. krav 1.5.5 Communication data og 1.5.7. Communication data IV.</p>	15.12.16

5.8	<p>Det vises til Tillegg 4 og svar på tidligere avklaringspørsmål.</p> <p>Til orientering og kjennskap viser våre analyser at alle systemer som vi har sett på vil oppfylle kravet om maksimalt 3 minutters oppstartstid, med unntak av de Attitude and Heading Reference Systems (AHRS) og Inertial Reference Systems (IRS) på kategori 2-fly som kreves for flyging til Svalbard samt å kunne tilfredsstille Worldwide-kriteriet. I tillegg kreves IRS, som forutsetter oppstartstid utover 3 minutter, for å kunne fly RNP AR innflygninger i henhold til krav (EV1) i 1.6.3. I praksis vil initiering av AHRS/IRS ikke medføre forsinkelse siden oppstart av disse kan gjennomføres samtidig som andre oppgaver utføres, som for eksempel innlasting av pasienter.</p>	1.2.1	<p>Spørsmålet har medført behov for å endre Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 1.2.1 Start up time fra O-krav til EV1-krav.</p> <p><u>Kravet endres til å lyde:</u> The aircraft itself should be designed, equipped and have procedures to be able to block off with all necessary systems running within 3 minutes after electrical power is applied.</p> <p>Start up time 3 minutes or less will get the maximum score. Longer start up time will be evaluated in relation to the maximum score.</p>	15.12.16
5.9	<p>Kan oppdragsgiver bekrefte at man med "vertical display of weather" mener at værradar skal være utstyrt med mulighet for å velge justere værradarens vinkel i vertikalplanet (tilt)? Hvis man derimot mener at systemet skal ha "vertical display of weather" så vil det ikke være tilgjengelig på hverken oppdaterte B200 eller nye B250. Det samme er også tilfelle for kategori 2-fly.</p> <p>Vedrørende krav til minimum 120 grader sektor; Er oppdragsgiver kjent med at kravet vil ekskludere en stor andel flytyper som ville kunne gagne luftambulansetjenesten grunnet maskinenes strukturelleoppbygning. Radomen som dekker radarenheten vil for de fleste flytyper begrense systemets mulighet til å operere i mer enn en 90 graders vinkel.</p> <p>Slik kravet i 1.6.13 står pr dags dato er det ingen egnede maskiner som dekker alle kriterier vedrørende værradar.</p>	1.6.13	<p>I inneværende kontrakt er «vertical display of weather» tolket som anledning til å justere radaren i vertikalplanet (tilt) av dagens operatør og Luftambulansetjenesten ANS. Kravet og tolkningen av «vertical display of weather» er ikke endret.</p> <p>Spørsmålet har medført behov for å avstemme/endre ordlyden i Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 1.6.13 Weather radar. Krav om følgende funksjon slettes: «Minimum sector of 120 degrees».</p>	15.12.16

5.10	<p>Regarding 1.2.3 and 1.2.5:  A clarification of "runway length" is needed. Some runways like Røros, ENRO for example is declared 1720 m but the TORA/ASDA/TODA is shorter than 1600 m on runway 32. Do we, or do we not need to take this runway into consideration for Point 1.2.5?  Runway length ENRO: 1720m  RWY 14 TORA: 1640 ASDA:1640 TODA:1720 LDA:1580  RWY 32 TORA: 1580 ASDA:1580 TODA: 1580 LDA:1580</p>	<p>1.2.3  1.2.5</p>	<p>Det vises til Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 1.2.5 Category 2 Capacity – take off, climb out and landing performance I. Tilbyder trenger ikke ta hensyn til oppgitte banelengder under 1600 meter. Rullebane 32 på Røros er oppgitt til 1580 meter og LDA på rullebane 14 er oppgitt til 1580 Meter.</p>	15.12.16
5.11	<p>8.1.10 is a KK question without documentation requirement. But the question itself suggest that we show compliance to this by documentation. Can you clarify if there is a documentation requirement or not?</p>	8.1.10	<p>Det vises til Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 8.1.10 GMC for aktuelle flyplasser og faneark Forklaring til kravspesifikasjon. Det er et kontraktskrav (KK) som tilbyder skal oppfylle gjennom hele kontraktsperioden. Det kreves ikke at tilbyder har denne dokumentasjonen klar før kontraktens start.</p>	15.12.16