

Tillegg 7: 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
7.1	Endring. Ny versjon av Vedlegg A Kravspesifikasjon	<p>Korrigerings etter Tillegg 7: Endringer, spørsmål og svar til konkurransen (tidligere endringer fremgår ikke av listen under).</p> <p>Arkfane 1 Krav til luftfartøy, endringer:</p> <ul style="list-style-type: none">• 1.5.7 Communication data IV. Functional positions of USB ports slettes som evalueringskriterium• 1.9.1 Category 2 – Cabin door endres. <p>Den nye versjonen heter «Vedlegg A Kravspesifikasjon V5» (ny versjon av dokumentet vil publiseres den 23.12.16 etter avgjørelse av prekvalifisering). Det er alltid siste versjon av vedlegget som skal benyttes ved tilbudsinnngivelse.</p>	22.12.16

Ref.	Spørsmål/endringer	Evt. henvisning til kravspesifikasjonen		Dato besvart/endret
7.2	Er det slik å forstå at "Functional positions of USB Ports" på dette punktet er relatert til de samme USB som fremkommer av punkt 1.5.8, og at disse kun er ment for lading?	1.5.7 1.5.8	Spørsmålet har medført behov for å avstemme/endre ordlyden i Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 1.5.7 Communication data IV. Med henvisning til krav 1.5.8, gjør Oppdragsgiver oppmerksom på at USB-kontakter for lading om ønskelig også kan benyttes for dataoverføring. I krav 1.5.7 slettes <i>Functional positions of USB ports</i> som evalueringskriterium.	22.12.16
7.3	Våre undersøkelser viser at krav om at melding skal sendes ved "power on" og "power off" så vil det kreve vesentlige endringer av system som kan benyttes. Vil oppdragsgiver vurdere å endre kravet slik at det ikke er krav om disse to typene av meldinger da dette vil redusere kostnadene for oppdragsgiver betraktelig?	1.5.10	Det vises til Vedlegg A – Kravspesifikasjon krav 1.5.10 Tracking. Kravet om melding ved "power on" og "power off" er det samme som i dagens kontrakt og henviser til at det skal sendes automatisk melding når trackingutstyret blir slått på/av.	22.12.16

7.4	<p>Ved en evaluering av flytyper som vi har identifisert som mulige kategori 2-fly så viser det seg å være utfordrende å møte kravet til dørbredde på over 70 cm. Flere av flyene har en maksimal dørbredde på over 70 cm, men en eller faktorer av "door struts", "hand rails" og komponenter av døren begrenser dørbredden til under det som er satt som krav.</p> <p>For flere av flytypene er det muligheter for leverandørene å utvikle en STC som gjør at man kan redusere effekten av elementene som begrenser dørbredden, dog uten at det er mulig å tilfredsstille kravet slik det nå står.</p>	1.9.1 1.9.2 2.3.1 2.3.2 2.3.3	<p>Det vises til Vedlegg A Kravspesifikasjon, krav 1.9.1, 1.9.2, 2.3.1, 2.3.2 og 2.3.3. Det vises også til Konkurransgrunnlag kapittel 11.2.2 Kvalitet- vektet 60 %, der det framkommer at EV 1-kravene 1.9.2 Cabin door II og 2.3.3 Loading/unloading of stretcher with patient or incubator and medical equipment, ilegges større vekt enn øvrige EV1 krav innenfor hvert tildelingskriterium.</p> <p>Som det framgår, legger Oppdragsgiver meget stor vekt på at inn- og utlastingsforholdene for bårpasient og kuvøse er hensiktsmessige. Erfaring viser at inn- og utlasting kan representere en risiko for både pasient og medisinsk utstyr, samtidig som det kan representere en HMS-utfordring for mannskapet som løfter. For å sikre en tilstrekkelig plass i døråpningen, valgte Oppdragsgiver å sette et obligatorisk krav til minimum døråpning, inkludert eventuelle stengsler i form av døroppheng, håndtak el.l. Med den markedskunnskap Oppdragsgiver hadde på det aktuelle tidspunktet, herunder basert på kommunikasjon med ulike flyprodusenter og på bakgrunn av interessentenes kommentarer til obligatoriske og kontraktskrav i innspillsrunden, ble det for Kategori 2-fly satt et minimumskrav for døråpning på 70 cm (krav 1.9.1). En viktig begrunnelse for å innføre Kategori 2-fly i tjenesten var behovet for å kunne transportere pasienter under krevende intensivbehandling, noe som krever god behandlingsplass og gode forhold ved inn- og utlasting.</p> <p>Oppdragsgiver er ved en ny gjennomgang av aktuelle flytyper blitt oppmerksom på ny og korrigeret informasjonen om markedet ifht flytyper, dørbredde og leveringstider. For å gi tilbyderne muligheten til å få best mulig tilbud på fly, endres krav 1.9.1 Cabin door til krav om dørbredde 65 cm, slik at kravet lyder:</p> <p>1.9.1 Category 2 – Cabin door The available space through the door which the patient is to be loaded into the aircraft, shall have an unrestricted width of minimum 65 cm.</p>	22.12.16
-----	--	---	---	----------