



**Invitasjon til markedsdialog om anskaffelse av
persontransporttjenester for eldre og personer med
utviklingshemming til og fra aktivitetssenter/dagsenter og varig
tilrettelagt arbeid i Bergen kommune og Askøy kommune**

Innhold

1. Innledning.....	2
2. Taushetsplikt.....	2
3. Gjennomføring av markedsdialogen.....	2
4. Beskrivelse av behovet.....	3
5. Spørsmål til markedsdialog.....	4



1. Innledning

Bergen kommune v/Byrådsavdeling for eldre, helse og omsorg (BEHO) inviterer til dialog med markedet i forkant av planlagt anskaffelse av persontransporttjenester.

Formålet med anskaffelsen er å få å på plass en ny rammeavtale for persontransporttjenester av eldre og personer med utviklingshemming til og fra dagsenter og aktivitetssenter i Bergen kommune og i Askøy kommune. Ny rammeavtale skal også inkludere persontransporttjenester til og fra arbeidsplass for personer med utviklingshemming som er omfattet av ordningen for varig tilrettelagt arbeid (VTA) i Bergen kommune og i Askøy kommune. Det er sentralt for oppdragsgiver at transporttjenestene er trygge, forutsigbare og bekvemme for brukerne. Rammeavtalen er planlagt inndelt i flere delkontrakter basert på områder og brukergrupper. Estimert varighet er 4-6 år.

Bergen kommune ønsker nå mer informasjon fra markedet om persontransporttjenester. Innspillene i markedsdialogen vil danne grunnlaget for en senere anskaffelse.

2. Taushetsplikt

Bergen kommune behandler opplysninger mottatt gjennom markedsdialogen med fortrolighet. Bergen kommune og deres ansatte plikter å hindre at andre får adgang eller kjennskap til opplysninger om tekniske innretninger og fremgangsmåter eller drifts- og forretningsforhold det vil være av konkurransemessig betydning å hemmeligholde, jf. anskaffelsesforskriften § 7-4, jf. forvaltningsloven § 13.

3. Gjennomføring av markedsdialogen

Det vil gjennomføres dialog i uke 25 og 26 (16.06.26 – 26.06.2026). Formatet for markedsdialogen vil være en-til-en-møter der hver leverandør individuelt får presentere sine svar på spørsmålene som er beskrevet under. Det er satt av en time til hvert møte og møtene vil foregå via Teams.

Oppdragsgiver ber om at leverandør lager en PowerPoint-presentasjon med spørsmål og svar i forkant av dialogmøtet. Presentasjonen oversendes til oppdragsgiver før møtet via kommunikasjonsmodulen i Mercell. Påmeldte leverandører skal gi tilbakemelding på ønsket dag og tidspunkt for markedsdialog via kommunikasjonsfanen i Mercell, samt informasjon om hvem som deltar fra leverandørsiden med e-postadresse til disse. I møtet vil både oppdragsgiver og leverandør ha anledning til å stille spørsmål.

All kommunikasjon ellers i prosessen skal foregå via Mercell, www.mercell.no. Annen kommunikasjon med personer som deltar i beslutningsprosessen er ikke tillatt, og henvendelser som skjer på annen måte kan ikke forventes å bli besvart. Dette er for at all kommunikasjon skal loggføres. Ved spørsmål som angår alle interessenter, vil Bergen kommune besvare dette anonymisert ved å gi svaret som tilleggsinformasjon.

Påmeldingsfrist til markedsdialog er satt til fredag 19.juni 2026 kl.15:00.



4. Beskrivelse av behovet

Byrådsavdeling for eldre, helse og omsorg (BEHO) har ansvar for kommunens pleie- og omsorgstjenester. Bergen kommune har aktivitetssentre for eldre og dagsenter for personer med utviklingshemming i en rekke bydeler i Bergen. Flere av brukerne som benytter seg av ordningen med aktivitetssenter og dagsenter er hjemmeboende. Bergen kommune har dermed behov for en avtale for transporttjenester for å frakte brukerne til og fra sentrene på dagtid i ukedagene. Dagsenter, aktivitetssenter og varig tilrettelagt arbeid (VTA) er viktige tjenestetilbud som sikrer brukerne en meningsfylt hverdag med aktiviteter, sosialt samvær og mestring av ferdigheter.

På dagens kontrakter har leverandørene ansvar for faste kjøreturer som er inndelt med hensyn til hvert enkelt dagsenter og aktivitetssenter på bakgrunn av geografiske områder. På *delkontrakt 2 og 3 – Eldre i Bergen kommune*, dekker hvert aktivitetssenter som hovedregel et begrenset geografisk område der brukerne hører til, mens dagsentrene for personer med utviklingshemming har større geografisk spredning. Korte kjøreruter er ønskelig fra oppdragsgivers side.

Brukernes individuelle behov vil kunne påvirke kjøremønstrene vesentlig. Brukergruppene har ulikt behov for hjelp til forflytning fra hjemmet til kjøretøyet, og flere benytter hjelpemidler som rullator, manuell/elektrisk rullestol, permorullestol og liknende. Det må påregnes hyppige endringer på de ordinære kjørerutene, i takt med utskiftning av brukere i ordningen og variasjoner i brukernes helsetilstand. Dette betyr at leverandør må ta høyde for både hyppige endringer og langsiktige endringer i transportleveransen.

Dagens avtale er inndelt i fire delkontrakter med utgangspunkt i brukergrupper og geografiske områder:

Delkontrakt 1 – Personer med utviklingshemming i Bergen kommune

Dagsentrene for personer med utviklingshemming er en byomfattende tjeneste som er underlagt Enhet for avlastning og dagsenter i Bergen kommune. Bergen kommune har i dag 11 dagsenter for personer med utviklingshemming, og 10 av disse er drevet i kommunal regi. Nåværende delkontrakt omfatter 10 dagsenter. Brukerne er voksne personer med utviklingshemming av en slik karakter at de ikke vil kunne fungere i en vernet bedrift. Brukernes funksjon varierer fra godt fungerende til brukere med sterke funksjonshemninger (rullestol, sterk grad av epilepsi osv.). I perioder av året bor enkelte brukere i avlastningsboliger. Forrige kontrakt omfattet transport av ca. 181 personer fordelt på ulike dagsenter. Brukerne på kontrakten har oppmøte på dagsenter mellom én og fem dager i uken.

Delkontrakt 2 og 3 – Eldre i Bergen kommune

Aktivitetssentrene for eldre er organisert under Etat for hjemmebaserte tjenester ved Enhet for aktivitet og mestring. Bergen kommune har i dag 20 aktivitetssentre for eldre i kommunal regi, og 4 dagsenter som drives av private gjennom driftsavtale med Bergen kommune. Det er aktivitetssenter for brukere med ulike behov (blandede grupper) og aktivitetssenter for brukere med demens.

Dagens delkontrakter omfatter 12 aktivitetssentre og er inndelt etter følgende geografiske områder: Delkontrakt 2 Bergen eldre nord/øst og Delkontrakt 3 Bergen eldre sør/vest. Ved forrige utlysning omfattet delkontrakt 2 Bergen eldre nord/øst transport av ca. 279 personer fordelt på 8 aktivitetssentre. Delkontrakt 3 Bergen eldre sør/vest omfattet transport av ca. 184 personer fordelt



på 4 aktivitetssentre. Alle brukerne på delkontrakt 2 og 3 har oppmøte på aktivitetssenter mellom én og fem dager i uken.

Merk at på delkontrakt 2 og 3 har brukerne ledsagere med seg under transporten. Det er de ansatte ved aktivitetssentrene som har ledsagerrollen. Tilbyder må dermed påregne å hente ansatte ved aktivitetssentrene før de kjører hjem til brukeren. På returen er transportoppdraget først avsluttet når ledsageren er fraktet tilbake til aktivitetssenteret.

Delkontrakt 4 – Eldre og personer med utviklingshemming i Askøy kommune

Delkontrakt 4 gjelder transport av eldre til aktivitetssenter, transport av personer med utviklingshemming til dagsenter, samt kjøring til og fra arbeidsplass for personer med utviklingshemming som er omfattet av ordningen for varig tilrettelagt arbeid (VTA). Det er tre aktivitetssentre for eldre som er lokalisert på Flagget, Ravnanger og Fromreide. Per dags dato er det kun ett dagsenter for personer med utviklingshemming i Askøy kommune. Dagsenteret heter Soltunet Dagsenter og Sansehus, og er lokalisert på Furulyområdet på Erdal. VTA-kjøringen omfatter kjøring av brukere til én VTA-arbeidsplass, Trigger Askøy, med lokalisering i Bakarvågen og i Hanevik. Merk at eldre og personer med utviklingshemming skal ha individuell transport og ikke samkjøring. Når det gjelder transport til Soltunet Dagsenter og Sansehus og VTA-kjøring, kan det samkjøres. Ved forrige utlysning omfattet delkontrakt 4 transport av ca. 150 personer totalt. Brukerne på kontrakten har oppmøte på dagsenter/aktivitetssenter mellom én og fem dager i uken.

Oppdragsgiver presiserer at beskrivelsen av dagens tjenestetilbud og delkontrakter kun er ment å gi leverandører bakgrunnsinformasjon om kommunens transportbehov. Utlysning av ny konkurranse vil kunne se noe annerledes ut. Ny utlysning vil blant annet omfatte personer som er under ordningen for varig tilrettelagt arbeid (VTA) i Bergen kommune, der det i dag er totalt 106 personer som har behov for transport. Oppdragsgiver er åpen for innspill til alternative inndelinger og strukturer.

4. Spørsmål til markedsdialog

Leverandør bes om å ta stilling til følgende spørsmål i sin presentasjon:

1. Kontraktstruktur

Oppdragsgiver ønsker en tilbakemelding på dagens kontraktstruktur slik den er skissert overfor.

- a) Hvilke mulige styrker og svakheter ser leverandør ved dagens struktur?
- b) Hvordan er oppdelingen med tanke på kapasitet?
- c) Hvordan spiller dette inn på leverandørens tilbudsutforming og muligheten til å gi tilbud?
- d) Forslag til andre inndelinger av kontrakten?

2. Kapasitet

- a) Hva bør oppdragsgiver være oppmerksom på når det gjelder krav til bemanning på en transportavtale som dette?
- b) Hvordan kan vi sikre at dere har biler tilgjengelig på dager med store topper uten at vi må betale for denne kapasiteten på dager der behovet er lavt?



3. Fleksibilitet, responstid tilpasninger og endringer

Det er forventet at kjørelistene vil variere fra uke til uke på bakgrunn av brukernes behov og helsetilstand. Det betyr for eksempel at det kan bli reduksjon i antall brukere en uke. Brukere vil også kunne forsvinne og erstattes av nye brukere med varierende hjelpebehov underveis i kontraktsperioden. I tillegg vil det kunne skje endringer i kjørelistene som følge av at brukere får nytt bosted, har perioder med opphold på avlastning osv. Dette betyr at leverandør må ta høyde for både hyppige endringer og langsiktige endringer i transportleveransen.

På bakgrunn av dette ønsker oppdragsgiver å vite mer om:

- a) Hva er de største risikoene med hyppige endringer/variasjoner i transportbehovet sett fra leverandørens perspektiv?
- b) Hvordan kan oppdragsgiver rigge konkurransen og kontrakten på en leverandørvennlig måte som tar høyde for hyppige og langsiktige variasjoner i transportbehovet og samtidig skaper forutsigbarhet for tilbyder?
- c) Hvordan håndterer dere vanligvis endringer i transportbehov?
- d) Hvordan håndterer dere avbestillinger? Hva slags praksis har dere for avbestilling? (gi gjerne eksempler).
- e) Hvor god tid i forveien må dere ha beskjed om endringer i behovet for at dere skal klare å levere til en normal pris?
- f) Hvordan løser dere denne situasjonen: Ola har en utviklingshemming og bruker rullestol. Han er vanligvis på dagsenter fem dager i uka og skal normalt hentes på dagsenteret kl.15.00 hver dag. I dag har han blitt syk og miljøterapeuten Inger som jobber på dagsenteret, ringer dere (leverandør) allerede kl.12.00 og gir beskjed om at Ola må hentes og kjøres hjem så fort som mulig siden han er uvel. Hvordan bør oppdraget løses? Hva er hensiktsmessig prismodell for oppdraget?

4. Prisstruktur

- a) Hvilke prismodeller fungerer best etter deres erfaring (pris per tur, pris per bruker, fastpris etc.)? Vil det være hensiktsmessig å prise kostnadene som antall kjørte kilometer per kjøretøy?
- b) Hvordan er det hensiktsmessig å prise ekstraturer/tilleggskjøring i kontrakten? Er det noen prismekanismer som egner seg bedre enn andre? Kan man se for seg fastpris for ekstrakjøring?
- c) Hvilke faktorer er kostnadsdrivende i en kontrakt som dette?
- d) Hvordan påvirker faktorer som samkjøring, responstid, kompetansekrav, kjøretøykrav og geografi/avstander prisingen?
- e) Hvilke minimumsopplysninger om transportoppdragene trenger dere for å kunne prise tilbudet?
- f) Hvilket detaljnivå trenger dere i kjørelister (adressene, klokkeslett, brukeres hjelpemidler, varighet og avstander)?
- g) Er det nødvendig med eksakte hentetider, eller holder det med tidsintervaller for å kunne prise kontraktene?

5. Prisindeks

- a) Hvordan bør en rammeavtale for transporttjenester med varighet opptil 6 år prisreguleres?
- b) Hvilken prisindeks bør benyttes for prisregulering?



6. Risikofordeling

Hvilke sentrale risikoer ser dere i en rammeavtale for transport og hvordan kan man håndtere disse risikoene på oppdragsgiversiden og leverandørsiden?

7. Dokumentasjon og rapporter

Bergen kommune jobber kunnskapsbasert for å sikre god tjenestekvalitet for brukerne og har derfor behov for god dokumentasjon av leverandørens utførte transportoppdrag. Oppdragsgiver ønsker i utgangspunktet tilgang til leverandørens data med oversikt over kjørte turer, samt at dataene skal være tilgjengelige i et åpent, dokumentert og maskinlesbart format som er tilpasset kommunens behov og bruk, herunder for analyse, integrasjon og videre behandling.

- a) Har dere anledning til å levere dokumentasjon/statistikk over hvor mange brukere som er kjørt per dag? Hvor lenge kjøretøyene har kjørt (tidsbruk og antall km)? Antall kjøretøy i transport?
- b) Hva slags dokumentasjon (data, nøkkeltall og statistikk) kan dere hente fra ruteplanleggingssystemet og internsystemene deres i dag?
- c) Hva slags dokumentasjon og rapporter kan dere levere på gjennomførte turer?
- d) Er det noen begrensninger i hva dere kan dele med oppdragsgiver?

8. Kjøretøy og miljøkrav til kjøretøy

- a) Hva slags bilpark har dere, og hvilke kjøretøy kan dere tilby?
- b) Hvordan er tilgangen til 16-seters minibuss i markedet? Hvor mange slike har dere?
- c) Hvordan er tilgangen til 9-seters biler i markedet (med ståhøyde)? Hvor mange slike har dere?
- d) Hvilke miljøvennlige bil- og bussteknologier tilbyr dere (elektriske busser, hydrogen, biogass, hybrid)?
- e) Hvilken påvirkning har det på pris dersom oppdragsgiver stiller krav til bruk av et visst antall miljøvennlige kjøretøy i kontraktsperioden?

9. Tilgjengelighet og fysisk tilrettelegging

- a) Bergen kommune har per dags dato satt 60 minutter som maks oppholds/reisetid i bil for eldre brukere. Hvilke forventninger og erfaringer har dere knyttet til maksimal reisetid i bil per tur for eldre brukere?
- b) Hvilken erfaring har dere med bruk av ledsagere ved transport av eldre til aktivitetssenter? Hvilke konsekvenser ville det ha for transportoppdraget dere tilbyr dersom kommunen fjerner ordningen med ledsagere?

10. Eventuelt

Har dere eventuelt andre innspill til konkurransen som ikke er dekket av punktene ovenfor?