

**Dokumentnummer**  
1219159  
**Dato**  
04 11 2021  
**Sagsbehandler**  
PPB  
**Direkte** +45 36 13 16 16

CVR nr: 29 89 65 69  
EAN nr: 5798000016798

## Invitation til markedsdialog om udkast af A21 udbudsmateriale

Movia sender hermed et udkast af A21 – udbud af almindelig rutekørsel i Movia til brug for markedsdialog.

Markedsdialogen og materiale hertil er offentliggjort via EU-tidende, og materialet kan findes på Movias udbudshjemmeside [ethics.dk](https://ethics.dk). Oversigt over organisationer, som udkast til A21 udbudsmaterialet er sendt direkte til, fremgår af vedlagte liste.

Med A21 indfører Movia større ændringer i Movias udbud og tilbyder derfor denne gang 'én-til-én' dialogmøder med potentielle tilbudsgivere, hvor tilbudsgiver har mulighed for at spørge ind til det nye udbudsmateriale og tilkendegive sine umiddelbare bemærkninger hertil. Disse dialogmøder finder sted i perioden fra **25. november – 30. november 2021**. Hvis et dialogmøde med Movia ønskes, skal Pia Preibisch Behrens kontaktes enten telefonisk (# 9116 8762) eller via e-mail ([ppb@moviatrafik.dk](mailto:ppb@moviatrafik.dk)) senest den 19. november 2021.

Frist for skriftligt svar på markedsdialogen er den **14. december 2021 kl. 14.00**. Svar kan afgives pr. e-mail til Pia Preibisch Behrens([ppb@moviatrafik.dk](mailto:ppb@moviatrafik.dk)).

### ***Større ændringer i Movias udbud***

Kontrakt- og udbudsmaterialet for den almindelige rutekørsel har udviklet sig i omfang og indhold, siden HT's udbud i 1990'erne. Det har skabt udfordringer i form af et komplekst og omfattende materiale, som i forhold til modellen for tildeling er blevet utidssvarende og som generelt har trængt til en gennemgang og oprydning. Movia har derfor gennemført et kontraktudviklingsprojekt, der med fokus på forenkling og modernisering via analyser og bearbejdning har medført ganske omfattende ændringer til materialet, som nu er blevet implementeret i A21.

De ændringer, der er foretaget til materialet, tager primært udgangspunkt i fem indsatser:

- Tildeling og egnethed
- Ny incitamentsstruktur
- Ny kontraktlængde for emissionsfri enheder
- Gennemgang af produktkrav i materialet
- Ny struktur for materialet

Movia har i arbejdet med de større ændringer af udbudsmaterialet afholdt en række dialogmøder med DPT.

### ***Tildeling og egnethed***

Der overgås til nyt tildelingskriterie, hvor Movia tildeler kontrakt efter laveste pris i stedet for bedste forhold mellem pris og kvalitet, som hidtil har været gældende. Det vil fremadrettet være muligt at inddrage kvalitative elementer i evalueringen, såfremt Movia finder det nødvendigt. Det vil i så fald ske ved, at der kan opnås et fradrag i den evalueringstekniske pris, hvis bestemte betingelser er opfyldt. Evalueringstekniske fradrag på prisen indgår ikke i forbindelse med A21.

#### *Minimumskrav til egnethed*

Ved tidligere udbud er tilbud blevet evalueret på baggrund af en driftsredegørelse. Med overgangen til nyt tildelingskriterie, er driftsredegørelsen taget ud. I stedet er der indført differentierede minimumskrav på operatørens tekniske og faglige formåen ift. udbudsenhedens kompleksitet.

For større udbudsenheder i gruppe A skal ansøgeren have reference for udførelse af rutekørsel med M3-busser med minimum 30.000 køreplantimer for et offentligt trafikskab. Kørslen skal have været i drift i sammenlagt mindst 12 måneder inden for de seneste tre år fra tidspunktet for ansøgningsfristen. I A21 gælder dette krav om mindst én reference for udbudsenhederne 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11 og 12. Kravet kan ikke opfyldes ved en reference om kørsel udført som underleverandør, men skal være ved fremlagt reference, der vedrører en eller flere kontrakter, som ansøger selv har indgået med et offentligt trafikskab.

For mindre udbudsenheder i gruppe B stilles der ikke egnethedskrav til teknisk og faglig formåen. I A21 er der ikke egnethedskrav til udbudsenhed 7, 8 og 13.

I udbudsbetingelsernes afsnit 10 i markedsdialogudgaven af A21 udbudsmaterialet beskrives ovenstående krav til egnethed.

#### ***Ny Incitamentsstruktur***

Movia har gennemført en række justeringer og forenklinger af kontraktens udmøntning af incitamenter til ønsket operatøradfærd. Det gælder såvel økonomisk bod/bonus og kontraktforlængelse. Det er et fælles træk i de gennemførte ændringer, at incitamenterne skal understøtte bedre opfyldelse af passagerpræferencer og Movias ejerkrav (kommuner og regioners krav). I forbindelse med justeringerne lægges der desuden op til at understøtte en øget brug af data, frem for manuelle processer til Movias løbende opfølgning på driften.

Som første skridt i retning af databaseret opfølgning har Movia besluttet at anvende realtidsdata og Rejsekortdata som grundlag for afregning af operatørernes udførte kørsel samt ift. servicegrad. Herved skærpes det økonomiske incitament til at levere de aftalte data, der ligger til grund for Movias passagervendte trafikinformation.

Ændringerne af incitamentsstrukturen er indført således, at de er omkostningsneutrale for Movia og medfører samme bod/bonus i gennemsnit som i dag. Hvis operatørerne leverer den samme passagertilfredshed, som i dag, vil bod/bonus være den samme, som Movia i gennemsnit betaler i dag pr. driftsbus pr. år. Servicegraden påvirker ikke længere passagertilfredshedsbonusen, men den gevinst operatørerne opnår herved modsvarer den differentiering af betalingen for gennemførte ture, som Movia indfører med A21 ved at anvende realtidsdata og Rejsekortdata som grundlag for afregningen. Endeligt vil flere kontrakter opnå 'grøn' status ift. kontraktforlængelse (dvs. operatøren får retten til at forlænge kontrakten), idet en uændret performance fremadrettet vil medføre, at 77% af kontrakterne går 'i grønt', hvilket er knap 7%-point flere end i dag,

Der henvises til vedlagte præsentation af Ny incitamentsstruktur, som er udarbejdet af Incentive til brug for dialogmøde mellem Movia og DPT's referencegruppe. Incentive har gennemført beregninger for

Movia af ændringer af incitamentsstrukturen med henblik på at fastholde nuværende økonomiske balance mellem operatørerne og Movia.

Oversigt over ændringer i incitamentsstrukturen:

- Realtidsdata og Rejsekortdata bliver grundlag for betaling for gennemførte ture
- Justering af passagertilfredshedsindekset (ny navn for kvalitetsindekset), herunder:
  - a) Lineær oversættelse af passagerernes udsagn
  - b) Tilpasning af vægtning mellem de 6 målepunkter, så de bedst forklarer den overordnede tilfredshed. Hermed er det hovedsageligt vægtning af støj, der ændres til en højere vægtning. Efter dialog med DPT vil spørgsmål i passagerinterviews om støj samtidigt blive præciseret, således at passagererne eksplicit alene bliver spurgt om tilfredshed med bussens støj og det dermed er tydeligt, at der ikke spørges om støj fra medpassagerer eller øvrig trafik.
  - c) Operatør skal ikke angive minimumskrav for hvert målepunkt. Bod/bonus baseres derfor på det samlede passagertilfredshedsindeks
  - d) Bod/bonusraterne tilpasses så bod/bonus i gennemsnit forbliver uændrede ift. 2017-2019
  - d) Movia har mulighed for at justere vigtighed af de 6 målepunkter hvert 4. år ud fra passageres eventuelle ændrede præferencer
- Servicegrad udgår fra bod/bonus, men fastholdes ifm. mulighed for kontraktforlængelse
- Servicegrad måles ud fra de ture Movia har modtaget Realtidsdata eller Rejsekortdata for og minimumskravet justeres tilsvarende

I Kontraktens afsnit 14 i markedsdialogudgaven af A21 udbudsmaterialet beskrives de nye betalingsvilkår. De øvrige ændringer i incitamentsstrukturen, som er nævnt ovenfor, beskrives i kontraktbilag 8 i markedsdialogudgaven af A21 udbudsmaterialet.

Den praktiske, daglige tilrettelæggelse af den databaserede opfølgning på udgåede ture forudsættes afklaret i dialog med operatørerne og DPT, så der opnås så smidig en administration som muligt. Movia modtager gerne i forbindelse med markedsdialogen input til, hvordan disse processer kan tilrettelægges bedst muligt.

### ***Ny kontraktlængde for emissionsfri enheder***

Det er besluttet, at kontraktperioden for emissionsfri enheder udvides til op til 14 år bestående af 6 garanterede år samt op til fire 2-årige optioner på forlængelse.

Movia udbyder i dag som udgangspunkt emissionsfri drift med en 10-årig garanteret kontraktperiode suppleret med option på yderligere 2-årig forlængelse, hvor operatøren har retten til forlængelse, hvis den aftalte kvalitet leveres.

Det kvalitetsniveau til kundetilfredshed, der er med til at udløse kontraktforlængelse, indgår ikke længere som et konkurrenceparameter ved tildelingen, men fastlægges fremover af Movia. Dette øger sandsynligheden for, at man som operatør selv har indflydelse på, om kontrakten forlænges. Målet for denne fastsættelse er at ramme et niveau, som en veldrevet operatørvirksomhed erfaringsmæssigt burde kunne være sikker på at levere.

Baggrunden for at udvide den maksimale kontraktlængde fra 12 til op til 14 år er en forventning om, at emissionsfri busser vil få en længere teknisk levetid end dieselbusser.

Betingelser for kontraktforlængelse beskrives i kontraktbilag 8 samt Kontraktens afsnit 7 i markedsdialogudgaven af A21 udbudsmaterialet.

### **Gennemgang af produktkrav i materialet**

Movia har gennemgået alle de produktkrav, som stilles i A-kontrakterne, med henblik på at sikre deres fortsatte relevans. Som følge af dette arbejde, vil Movia fremadrettet have fokus på at øge brugen af henvisninger til gældende love og standarder, i stedet for at gentage indholdet i kontraktens formulerede krav. Desuden har dialog med operatørerne vist, at både Movia og operatørerne i højere grad ønsker brug af funktionskrav frem for detaljerede tekniske krav, hvilket er taget med i gennemgang og gennemskrivning af materialet.

### **Ny struktur for materialet**

For at forenkle materialet og skabe bedre overblik over krav og vilkår, adskilles dokumenter, der alene er relevante i udbudsfasen fra dokumenter, der også er relevante i kontraktperioden. Tidligere var udbudsmaterialet opdelt i afsnit, nu er det opdelt i bilag, og der vil ikke være tale om et samlet dokument i Ethics, men en opdeling i separate bilag. Nederst i dette dokument vises oversigt udbudsmaterialet i nye struktur samt information om, hvilke bilag, der ikke indgår i markedsdialogudgaven.

De enkelte bilag har ligeledes fået ny struktur. Det indebærer, at samtlige krav er indsat i kravbokse med særskilt krav-ID, der er unikt og viser kravtypen. Det gælder både krav til operatøren og krav til (forpligtelser for) Movia. Information, der ikke indgår i en kravboks, har karakter af information.

### **Emner Movia særskilt ønsker kommentarer om**

Movia ønsker kommentarer på de ovenfor nævnte større ændringer, herunder i særdeleshed, hvorvidt disse forhold har betydning for tilbudsprisen.

Udover de ovenfor nævnte ændringer ønsker Movia endvidere kommentarer på følgende forhold, herunder om de har betydning for tilbudsprisen:

#### *Kombinationsmuligheder*

Der er følgende kombinationsmuligheder i A21:

Udbudsenhed 1, 2 og 3 med følgende kombinationsmuligheder

- Udbudsenhed 1 og 2
- Udbudsenhed 1 og 3
- Udbudsenhed 1, 2 og 3
- Udbudsenhed 2 og 3

Udbudsenhed 7, 8, 9 og 10 med følgende kombinationsmuligheder

- Udbudsenhed 7 og 8
- Udbudsenhed 7 og 9
- Udbudsenhed 7 og 10
- Udbudsenhed 7, 8 og 9
- Udbudsenhed 7, 9 og 10
- Udbudsenhed 7, 8, 9 og 10
- Udbudsenhed 8 og 9
- Udbudsenhed 8 og 10
- Udbudsenhed 8, 9 og 10
- Udbudsenhed 9 og 10

Udbudsenhed 11 og 12

Se oversigt over forventede udbudsenheder i A21 i kontraktbilag 1C.

#### *Passagertællesystem*

I A21 stiller Movia krav om, at der installeres passagertællesystem i alle busser. Movia forventer imidlertid ikke at få afklaret inden offentliggørelse af udbuddet (januar 2022), hvorvidt Movia kan kræve operatøret passagertællesystem i alle busser eller om der i stedet skal installeres Moviaejt udstyr i ca. 10% af busserne, og at der dermed kun skal installeres operatøret passagertællesystem i de resterende ca. 90% af busserne. Årsagen hertil skyldes afventende beslutning om, hvilke data Movia kan anvende til indtægtsdeling af passagerindtægterne ("kildefordelingsmodellen"). Movia forventer derfor at skulle stille krav om, at Movia senest 6 måneder før driftsstart meddeler operatøren om, hvorvidt operatøren skal installere operatøret tælleudstyr i alle busser eller om operatøren skal installere operatøret udstyr i 90% af busserne og Movia skal installere Moviaejt tælleudstyr i de sidste 10%.

- Er 6 måneder før driftsstart passende tidspunkt for, hvornår Movia senest skal meddele operatøren om, hvorvidt der skal installeres 100% operatøret udstyr eller 90% operatøret udstyr + 10% Moviaejt udstyr?
- Movia ønsker endvidere markedets input til, hvor meget det vil koste at stille krav til, at alle busser med Moviaejt tælleudstyr har dørsignal i alle bussens døre?

#### *Mulighed for annullering af tilkøb af fossilfrihed og grøn strøm*

Movia ønsker at kunne annullere (tilbagerulle) tilkøb af hhv. fossilfrihed og grøn strøm, men er i tvivl om, hvilken varsel sådan en annulleringsmulighed kan indføres med.

- Hvor lang tid tager det for operatør at gå tilbage til hhv. fossil drift eller at gå tilbage til sort strøm?

#### *5 årlige køreplansskift uden kompensation*

Movia har i A21 fastholdt muligheden for at kunne foretage 5 køreplansskift pr. år uden at operatøren skal kompenseres. Det årlige køreplansskift og overgang til og fra ferieplaner og andre planskift, som er beskrevet for de enkelte linjer, indgår ikke i de 5 køreplansskift, som Movia kan gennemføre. Midlertidige ændringer pga. større arrangementer op til og med 10 dage betragtes ikke som et køreplansskift.

- Vil en reduktion af Movias nuværende muligheder for køreplansskift påvirke tilbudsprisen?

#### *Krav om elektrisk udskydelige ramper i Region Hovedstadens emissionsfrie busser*

Region Hovedstaden har besluttet, at der skal stilles krav om elektrisk udskydelige ramper i de af regionens busser, som udbydes med krav om emissionsfrihed. Således stiller Movia krav om elektrisk udskydelige ramper i busserne, der skal betjene linjerne 15E, 150S, 55E og 65E (udbudsenhed 4, 7 og 8).

- Movia ønsker markedets input til, hvordan Movia mest hensigtsmæssigt får stillet krav om de elektrisk udskydelige ramper.
- Movia ønsker særligt input til chaufførens rolle i forhold til betjeningen.
  - o Ser markedet helst:
    - At rampen kan betjenes lokalt af passagererne med betjeningsknap ved døren, efter særlig frigivelse fra chaufføren?
    - At rampen kan betjenes lokalt af passagererne med betjeningsknap ved døren, blot såfremt døren er åbnet af chaufføren?
    - At chaufføren alene betjener rampen med betjeningsknap fra chaufførpladsen?
- Ser markedet behov for, at der stilles særlige krav til rampens udformning, betjening eller funktion, udover de krav der fremgår af UNECE regulativ R107?

#### *Leje af garageanlæg i Køge Kommune*

Movia er sammen med Køge Kommune i gang med at udarbejde en model for leje af grund til etablering af garageanlæg. Idéen er, at Køge Kommune stiller en grund til rådighed på lejebasis, som den operatør, der

tildeles driften af enhed 12 kan anvende til etablering af nyt garageanlæg.

### Rammevilkår for lejeaftale

1. Det er frivilligt for tilbudsgivere at benytte tilbuddet om leje af grunden. I tilfælde af at den operatør, som tildeles driften af enhed 12, indgår aftale med Køge Kommune om leje af grunden, vil det ved genudbud af busdriften være et krav at ny operatør overtager lejeaftalen og anlæg/installationer på grunden.
2. Køge Kommune giver mulighed for at kommunen udlejer et grundareal i STC III, del 3 (stamvej via Egedesvej), på mellem 10.000-12.000 m<sup>2</sup> til den operatør, som tildeles enhed 12 i A21.
3. Grunden overtages som råjord med vejadgang. Byggemodning mv. skal operatøren selv bekoste. Den samlede grund skal befæstes og byggemodnes af lejer.
4. Grunden skal anvendes til teknisk anlæg til busdepot, herunder vaskehal, værksted, opladningsstationer, busparkering og administration. Grunden må ikke anvendes til andet formål uden Udlejers forudgående samtykke.
5. Udlejer er ansvarlig for lokalplan, der tillader ovenstående anvendelse af grunden.
6. Busoperatørkontrakt og grundlejekontrakt er gensidig afhængige. Opsiges/ophæves den ene, ophører den anden også – uanset årsag.
7. Lejekontrakten er uopsigelig i kontraktperioden (6 år med mulighed for forlængelse i 4x2 år, hvis busoperatørkontrakten forlænges). Dog ikke i tilfælde af misligholdelse.
8. Der betales markedsleje for grunden. Herudover betales alle skatter og afgifter.
9. Busoperatøren har den fulde ren- og vedligeholdelsespligt til grunden samt opførte anlæg og bygninger.
10. Tinglysning som bygning på lejet grund – krav om Udlejers godkendelse af pantsætning.
11. Operatøren skal selv afholde omkostninger til og forestå etablering af alle garageanlæggets installationer.
12. Køge Kommune forbeholder sig ret at stille krav til pladsen belægningstype, bygningernes maksimale størrelse, placering, design og funktioner.
13. Bygninger og anlæg på grunden afskrives retlinjet over 25 år med årligt 4 % af den oprindelige anskaffelses-/anlægssum.
14. Ved kontraktens ophør overdrages anlæg og bygninger til ny operatør (eller til Køge Kommune) til den afskrevne værdi. Hvis en sagkyndig vurderer, at anlæg og bygninger ikke har den tilstand, man kan forvente efter det forløbne antal år, reguleres overdragelsessummen i overensstemmelse med den sagkyndiges vurdering.
15. Omkostning til nettilslutning er omfattet af "bygninger og anlæg", hvorimod omkostninger til ladestationer/brinttankanlæg ikke er.

Se bilag 1 for Oversigtskort over lejeareal i Køge.

Køge Kommune undersøger desuden mulighed for at operatøren for enhed 12 kan få mulighed for for egen regning at etablere opladningsfaciliteter ved et "mini-depot" til opladning af 2-3 busser på et areal på 2.500-3.000 m<sup>2</sup> ved Værftsvej.

Det er endnu ikke afklaret, om modellen vil komme i spil i A21. Movia ønsker tilbagemelding vedr. den foreslåede model herunder:

- A. Er et areal på 10.000-12.000 m<sup>2</sup> passende?
- B. Er en retlinjet afskrivning for bygninger og anlæg over 25 år med en restværdi på 0 kr. for bygninger og anlæg passende?
- C. Tænker I, at det vil/kan være relevant for jer at benytte jer af mulighed for leje af grunden?
- D. Hvordan vil I forholde jer, hvis der var et krav om etablering af garageanlæg på den lejede grund og det altså ikke var frivilligt?

- E. Er der øvrige forhold ved modellen, som I ønsker at kommentere på?
- F. Vil det være interessant for jer at kunne etablere et mini-depot til opladning af 2-3 busser i løbet af dagen på et areal ved Værftsvej?

### Udbudsmateriale A21

- Udbudsbetingelser
- Kontraktbilag 0: Definitioner og kravstruktur
- Kontraktbilag 1: Kørselens omfang
  - Kontraktbilag 1A: Hastus og tekstfiler [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
  - Kontraktbilag 1B: Afregningsark [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
  - Kontraktbilag 1C: Krav til udbudsenhederne
    - Kontraktbilag 1C1: Udbudsenhed 1 [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
    - Kontraktbilag 1C2: Udbudsenhed 2 [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
    - Kontraktbilag 1C3: Udbudsenhed 3 [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
    - Kontraktbilag 1C4: Udbudsenhed 4 [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
    - Kontraktbilag 1C5: Udbudsenhed 5 [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
    - Kontraktbilag 1C6: Udbudsenhed 6 [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
    - Kontraktbilag 1C7: Udbudsenhed 7 [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
    - Kontraktbilag 1C8: Udbudsenhed 8 [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
    - Kontraktbilag 1C9: Udbudsenhed 9 [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
    - Kontraktbilag 1C10: Udbudsenhed 10 [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
    - Kontraktbilag 1C11: Udbudsenhed 11 [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
    - Kontraktbilag 1C12: Udbudsenhed 12 [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
    - Kontraktbilag 1C13: Udbudsenhed 13 [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
- Kontraktbilag 2: Ændringer i kørslen
  - Kontraktbilag 2A: Oversigt over vognløb og opladning
- Kontraktbilag 3: Busmateriel
  - Kontraktbilag 3A: Busoplysningsskema [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
- Kontraktbilag 4: Design
- Kontraktbilag 5: Reklamer
- Kontraktbilag 6: Digital trafikinformation
  - Kontraktbilag 6A: Infotainment – Webservice og anvendelse
  - Kontraktbilag 6B: Specifikation for grafisk opsætning på infotainmentskærme [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
- Kontraktbilag 7: IT
  - Kontraktbilag 7A: Passagertællinger
    - 7A1: Passagertællesystem – Data Transfer Specification [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
  - Kontraktbilag 7B: Rejsekort
    - 7B1: Movia rejsekort prækabling [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
    - 7BV1: Håndbog for drift af rejsekort (vejledning) [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
  - Kontraktbilag 7C: Realtid

- 7C1: Movia Real-time system – krav til udstyr i køretøjer [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
- Kontraktbilag 7D: Datalogning for Emissionsfri busser
- Kontraktbilag 8: Leveret kvalitet
- Kontraktbilag 9: Drifts- og trafikstyring
  - Kontraktbilag 9A: Skema til indberetning af fysiske, midlertidige hændelser [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
- Kontraktbilag 10: Chauffører, uddannelse og chaufførfaciliteter
  - 10V1: Chaufførens servicehåndbog (vejledning) [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
  - 10V2: Mentorvejledning (vejledning) [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
- Kontraktbilag 11: Miljø
  - Kontraktbilag 11A: Miljøsynsmanual [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
- Kontraktbilag 12: Samfundsansvar og CSR
  - Kontraktbilag 12A: Kortlægningsmanual
    - 12A1: Skema til kortlægning af miljøforhold hos Operatøren [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
- Kontraktbilag 13: Virksomhedsoverdragelse
  - Kontraktbilag 13A: Oversigt over medarbejdere [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
- Kontraktbilag 14: Betaling
  - Kontraktbilag 14A: Øvrig bod
  - Kontraktbilag 14B: Tilbudsliste [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
- Kontraktbilag 15: Regulering af timepris (K-faktor og tomkørsel)
  - Kontraktbilag 15A: Tomkørsel [Indgår ikke i markedsdialogudgaven]
- Kontraktbilag 16: Skabelon til anfordringsgaranti