



Udbudsbetingelser

A1 - Almindelig rutekørsel i Holbæk, Kalundborg,
Ringsted, Slagelse og Sorø Kommuner

Kørselsaftaler

Trafikselskabet Movia

Juni 2007

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Udbudets omfang	4
1.1 Afregningsvognplaner.....	4
1.2 Driftsvognplaner.....	4
1.3 Udligningsophold.....	5
1.4 Udbudsenheder og køreplanstimer.....	5
2. Afgivelse og vurdering af tilbud	6
2.1 Afgivelse af tilbud.....	6
2.2 Spørgsmål til udbudsmaterialet.....	9
2.3 Vurdering af tilbud.....	9
3. Bydere	10
4. Busmateriel og miljøforhold	10
4.1 Generelle krav til busmateriel og -udstyr.....	10
4.2 Idriftsættelse af busser.....	10
4.3 Dokumentation.....	11
4.4 Miljøforhold.....	12
4.5 Støj.....	13
4.6 Rengøring.....	13
4.7 Design.....	14
5. Anlæg og lokaler	15
5.1 Busanlæg.....	15
5.2 Chaufførlokaler.....	16
5.3 Lokaleråd.....	17
5.4 Rengøring af lokaler.....	17
6. Busradio, passagertælesystem, billetteringsudstyr og øvrigt IT-udstyr	21
6.1 Generelt.....	21
6.2 Busradio, buscomputer, passagertælesystem og billetteringsudstyr.....	22
7. Movia-information og reklamer	25
7.1 Movia-information.....	25
7.2 Reklamer.....	26
8. Kontraktperiode og kontraktindgåelse	28
8.1 Forlængelse af kontraktperioden (option for Movia).....	28
8.2 Kontraktindgåelse.....	29
9. Oplysningspligt	29
9.1 Generelt.....	29
9.2 Operatørens oplysningspligt ved driftsuregelmæssigheder mv.....	30
9.3 Operatørens oplysningspligt i forbindelse med kundeforhøvelser.....	31
9.4 Operatørens oplysningspligt ved kontraktudløb.....	31
9.5 Passagertællinger.....	31

10. Ændringer i kørselsomfanget i kontraktperioden	32
10.1 Ændringer i Køreplantimetal (generel regel)	32
10.2 Ændringer i busantal (generel regel).....	33
10.3 Ændringer i kørselsomfang i kontrakter med et driftsbusantal mellem 1 og 5 busser.....	33
10.4 Køreplansskift.....	33
10.5 Optimering af busantal	33
10.6 Ændring i betalingen, ændring i ruter, ekstra- og dubleringskørsel samt andre forhold	34
11. Betaling.....	34
12. Regulering af den månedlige betaling.....	36
13. Aktindsigt – Offentliggørelse	36
14. Misligholdelse, tvistløsning og øvrige juridiske bestemmelser.....	37
15. Sikkerhedsstillelse.....	37
16. Virksomhedsoverdragelse	37
16.1 Lønmodtagernes retsstilling ved virksomhedsoverdragelse.....	37
16.2 Forretningsgang og vilkår i forbindelse med virksomhedsoverdragelse	38
17. Personaleforhold	39
17.1 Arbejdsmiljø	39
17.2 Chaufføruddannelse	40
17.3 Information til chaufførerne.....	42
18. Krav til drifts- og trafikstyring.....	42
18.1 Normal trafikal situation.....	43
18.2 Sædvanlige/daglige hændelser i den normale trafik	43
18.3 Usædvanlige hændelser i trafikken	44
18.4 Ekstraordinære hændelser	44
19. Kvalitetsstyring.....	45
20. Krav og ønsker til driftskvalitet	46
20.1 Kundetilfredshed.....	46
20.2 Grad af udført kørsel.....	46
20.3 Kvalitetsbrister.....	47
20.4 Kontraktforlængelse.....	47
20.5 Forlængelse.....	47
21. Busoverdragelse ved kontraktudløb	48
BILAGSFORTEGNELSE	49
Bilag 1 Afregningsvognplaner, køreplantimer, driftsbusantal, viceværtfunktion	51
Bilag 2 Vurdering af tilbud.....	120
Bilag 3 Misligholdelse, tvistløsning og øvrige juridiske bestemmelser.....	122
Bilag 4 Krav og ønsker til busmateriellet	130
Bilag 5 Busradio, passagertællesystem, billetteringsudstyr og øvrigt IT-udstyr	155

<i>Bilag 6 Betaling og regulering af satser mv.....</i>	<i>176</i>
<i>Bilag 7: Kvalitetsstyring - Operatørmodellen.....</i>	<i>183</i>
<i>Bilag 8 Busoverdragelse</i>	<i>186</i>

1. Udbudets omfang

Trafikselskabet Movia, herefter kaldet Movia, udbyder i dette 1. udbud af almindelig rutekørsel (A1) ca. 79.800 køreplanstimer pr. år med 30 busser. Den udbudte kørsel foregår i Movias område VEST og er fordelt på 8 udbudsenheder.

Movia fastsætter ruteføring, køreplanintervaller, driftsomfang, overordnede korrespondancer, stoppestedsplacering, øvrige stoppestedforhold mv og varetager forhandlinger med kommuner, politi og vejmyndigheder herom. Operatørerne inddrages i størst muligt omfang.

Til brug for tilbudsgivningen indgår der for udbudsenhederne i bilag 1 de aktuelle vognplaner og busforbrug/forslag hertil. Disse vognplaner kan blive ændret i udbudsperioden.

1.1 Afregningsvognplaner

De udbudte vognplaner betegnes som "afregningsvognplaner" og danner grundlag for beregning af det køreplantimetotal, der afregnes efter.

Afregningsvognplanerne kan for prækvalificeret bydere downloades på udbudshjemmesiden http://hur.ethics.dk/hur/tender/0101_20070430.nsf under menupunktet *Udbudsmateriale* både som tekstfil og Hastusfil, jf bilag 1.

Busantallet indgår i kontraktforhandlingerne og justeres i forbindelse med køreplansskiftene. Der betales således kun for det antal busser, der er nødvendige for at udføre den samlede drift, der indgår i kørselsaftalen. For de operatører, der i forvejen udfører kontraktkørsel for Movia gælder tillige, at fastsættelse af busantal indgår også operatørens tidligere indgåede aftaler med Movia således, at der kun betales for det antal busser, der er nødvendige for udførelse af operatørens totale kørsel for Movia.

Afregningsvognplanerne fremsendes til operatøren senest 3 måneder før ikrafttræden.

1.2 Driftsvognplaner

Hvis Movia anmoder herom, skal operatøren levere driftsvognplaner til Movia. Krav til format, vilkår for levering og håndtering af ændringer - se under menupunktet *Udbudsmateriale – Vognplaner og publikumskøreplaner*. Movia kan anvende operatørens driftsvognplaner i forbindelse med drift af IT-systemer.

Movia vil automatisere denne forretningsgang i løbet af kontraktperioden. Operatøren vil herefter få ansvar for selv at lægge driftsvognplaner direkte ind i Movias IT-system.

Leverance af driftsvognplaner er omfattet af Movias sanktionssystem, jf bilag 3.

1.3 Udligningsophold

I afregningsvognplanerne fastsættes normalt minimumtider til ophold ved endestationer på 2 minutter.

Disse minimumendestationsophold som ikke kan anvendes til pausetid, er også gældende ved endestationer, hvor der sker chaufførskift.

Movia er indstillet på efter aftale, at øge endestationsopholdet på bestemte linjer og tidspunkter, såfremt der konstateres behov herfor.

Bussen skal ved endestationer være tilgængelig for publikum mindst 5 minutter før planmæssig afgangtid, med mindre kort ophold efter forudgående tur, overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelserne eller andet hindrer, at der afsættes denne tid.

1.4 Udbudsenheder og køreplanstimer

A1 er opdelt i 8 udbudsenheder. Der kan afgives tilbud på enkelte enheder eller kombinationer af disse. Kombinerede tilbud må højst bestå af tre enheder. Ved afgivelse af kombinerede tilbud skal der samtidig afgives tilbud på de enkelte udbudsenheder, der indgår i kombinationen. Der kan ikke afgives tilbud på udbudsenheder, som indebærer forbehold om, at andre udbudsenheder vindes.

Antallet af køreplanstimer pr år er beregnet som daglig produktion pr dagtype ganget med antallet af dage for et år, der for ovennævnte er fastsat til 250 dage med hverdagsplan (200 skoledag), 55 dage med lørdagsplan og 60 dage med søndagsplan. Reduceret drift, som følge af ferie, er fratrukket køreplantimetallet.

Af bilag 1 fremgår (på vognplanerne) tillige nuværende km-afstande samt oplysninger om chaufførlokaler, hvor der er viceværtfunktion jf. afsnit 5.

Operatøren afgør selv, hvor busserne skal være stationeret. Bussernes stationering, der er anført i udbudsmaterialet, har kun betydning ved opgørelse af tomkørsel.

Opgørelse af køreplanstid

Ved køreplanstid forstås den køretid, der indgår i de køreplaner, Movia fastlægger. Ophold medregnes ikke, heller ikke de ophold, der fremgår af køreplanen. Køreplanstiden opgøres i køreplanstimer. Tomkørsel medregnes ikke.

Ved tillægstid forstås den køretid, der indgår som ophold i de køreplaner, Movia fastlægger.

Køreplanstid og tillægstid er oplyst i bilag 1 – svarende til produktionen i en normaluge (som uge 4). Den oplyste køreplanstid for de nævnte dagperioder og den oplyste tillægstid vil være udgangspunktet for udregning af reguleringen for ændringer i tidsforbruget til pauser og ændringer i dag- og døgnfordelingen.

Ændringen vil blive foretaget en gang pr. år og vil blive udregnet med udgangspunkt i produktionen for uge 4 hvert år. Den første regulering vil blive foretaget i januar 2009 – gældende fra 1. januar 2009 til 31. december 2009. Reguleringen vil tage højde for ændringer, som er foretaget i køreplanen fra udbudstidspunktet og til den køreplan som er gældende i uge 4 2009. Næste regulering vil tage højde for ændringer i køreplanen for uge 4 2009 og til uge 4 2010 og vil blive foretaget i januar 2010 osv.

Principperne for udregningen af reguleringen er nærmere beskrevet i bilag 6.

Årlig produktion og busantal

Af nedenstående oversigt fremgår for hver enhed linjerne, antallet af køreplanstimer, antallet af busser og viceværtforhold:

Udbuds- enhed	Ruter	Antal køreplans- timer / år	Antal busser	Bustype	Vicevært
1	101, 102, 103, 104, 105, 106, 112	20.290	6	Bybus	Holbæk
2	247, 248, 249, 415, 417	8.767	4	Handicapegnet lande- vejsbus	
3	42, 419	5.346	3	Handicapegnet lande- vejsbus	
4	301, 302, 303	29.617	8	Bybus	Slagelse
5	313	1.566	1	Handicapegnet lande- vejsbus	
6	330, 331, 332, 333	11.603	6	Handicapegnet lande- vejsbus	Høng
7	320	1.246	1	Handicapegnet lande- vejsbus	
8	503	1.370	1	Handicapegnet lande- vejsbus	
		79.805	30		

Der er ikke overtagelse af busser på nogle af de udbudte linjer.

2. Afgivelse og vurdering af tilbud

2.1 Afgivelse af tilbud

Dette udbud af rutekørsel foretages som udbud efter forhandling i henhold til EU's Forsyningsvirksomhedsdirektiv 2004/17/EF af 31. marts 2004.

Udbudsmaterialet består af følgende:

- Udbudsbetingelserne
- Bilag 1 - 8 til udbudsbetingelserne
- Tilbudsblanket, inkl. skemaer til uddybning

- Driftsredegørelse

Rutebeskrivelser og rutekort kan pt. ses på internetadressen:

<http://www.vt.dk/index1.htm>. Denne side bliver nedlagt efter 30. juni 2007. Den nye internetadresse kan endnu ikke oplyses. Kontakt Movia for oplysninger herom.

Prækvalificerede bydere har adgang til det samlede udbudsmateriale på udbudshjemmesiden med internetadressen:

http://hur.ethics.dk/hur/tender/0101_20070430.nsf

Tilbud skal afgives på dansk, ligesom efterfølgende kommunikation, skriftlig såvel som mundtlig under kontraktforhandlinger samt under den senere driftsperiode, skal foregå på dansk.

Tilbud skal afgives i overensstemmelse med udbudsmaterialets bestemmelser og krav, som fastsat af Movia i det følgende.

Tilbud baseret på eksempelvis anden ruteføring eller andre juridiske vilkår end angivet i bilag 3 accepteres således ikke.

Ved afgivelse af tilbud skal anvendes den særlige tilbudsblanket, der kan downloades på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*. Tilbudsblanketten – inklusive skemaer og andre bilag – skal indsendes via udbudshjemmesiden.

Prisen skal indeholde samtlige ydelser, som operatøren skal levere, og i tilbudet skal prisen opdeles i:

- | | |
|--|---------------------------------|
| a) Faste omkostninger
(anlæg, administration m.v.) | Pris pr. måned |
| b) Busafhængige omkostninger
(renter, afskrivning, vedligeholdelse og renholdelse, forsikring m.v.) | Pris pr. driftsbus
pr. måned |
| c) Køreplantimeafhængige omkostninger
(chaufførløn, brændstof m.v.) | Pris pr. køreplantime |

Samtlige priser, der skal angives i danske kroner, skal være i prisniveau marts 2007. Alle priser skal være inkl. evt. moms og afgifter. Alle prisangivelser i nærværende udbudsmateriale er inkl. moms.

Hvert tilbud skal ledsages af følgende skemaer:

- Skema 1: Liste over tilbudte busser
- Evt. skema 2: Renovering og midlertidigt materiel
- Evt. skema 3: Forbehold og bemærkninger, jf. nedenfor

For hver tilbudt bustype skal indsendes:

- Skema 4: Busoplysnings-skema for hver bustype

For hvert kombinationstilbud skal indsendes:

- Skema 5: Kombinationstilbud, jf. nedenfor

Såfremt indholdet i et skema er fuldstændig ens for flere tilbud, er det kun nødvendigt at udfylde et skema. Hvilke tilbud det enkelte skema dækker, skal noteres i øverste højre hjørne.

Tilbudene skal også ledsages af:

- Driftsredegørelse, jf. nedenfor
- Tegninger af bustyper i A4-format, jf. afsnit 4
- Billeder af bussens interiør og eksteriør
- Kopi af busmotorens typegodkendelsescertifikat, jf. afsnit 4

I skema 3: Forbehold og bemærkninger kan byderen i bemærkningsrubrikken angive, hvorvidt man ønsker at begrænse den kørselsmængde (udtrykt i antal busser), der evt. indgås kontrakt om.

Forbehold, som tilbudsgiver ønsker taget i betragtning, og som efter udbudsbetingelserne kan tages i betragtning, skal ligeledes anføres i skema 3: Forbehold og bemærkninger. Evt. forbehold, som ikke er anført i et sådant bilag, vil således ikke være gældende. Det kræves, at forbehold så vidt muligt prissættes.

Kombinationstilbud skal ledsages af et skema 5: Kombinationstilbud. Her skal den samlede tilbudspris for tilbudet opdeles pr. udbudsenhed. Dette er udelukkende til brug for Movias fremtidige afregning med kommunerne, og har ikke nogen anden forbindelse med tilbudet. Der skal udfyldes ét skema pr. kombinationstilbud.

Det skal af skema 1: Liste over tilbudte busser fremgå, hvilke reservebusser, der vil kunne indsættes ved nedbrud og lignende.

Der betales ikke særskilt for reservebusser, og udgifterne hertil må derfor indregnes i tilbudspriserne for driftsbusserne.

I driftsredegørelsen skal tilbudsgiver udfylde en forpligtende redegørelse for driften og de ressourcer, der vil blive anvendt i forbindelse med den tilbudte kørsel. Redegørelsen skal afgives på den særlige blanket, som kan downloades fra udbudsportalen. Tilbudsgiveren skal udfylde alle punkter angivet i driftsredegørelsen.

Tilbud, der skal være bindende til *1. april 2008*, indsendes på den særlige tilbudsblanket – inkl. bilag - via udbudshjemmesiden.

Fristen for afgivelse af tilbud er

Mandag, den 20. august 2007 kl. 12:00

Ethvert tilbud, der modtages efter dette tidspunkt vil blive afvist.

2.2 Spørgsmål til udbudsmaterialet

Alle henvendelser i form af spørgsmål til indholdet/forståelse af udbudsmaterialet eller vedrørende proceduremæssige spørgsmål skal stilles skriftligt til Movias Kørselsaftaleafdeling via udbudshjemmesiden under menupunktet *Send Spørgsmål*. Henvendelser med henblik på verifikation af data eller oplysninger i materialet kan rettes telefonisk.

Alle skriftlige spørgsmål - samt de telefoniske forespørgsler, som Movia vurderer, kan have generel interesse for de øvrige tilbudsgivere - besvares på udbudshjemmesiden og offentliggøres under menupunktet *Spørgsmål og Svar*, samt evt. pr. e-mail. Det angives ikke, hvem der har stillet spørgsmålet.

Spørgsmål vil så vidt muligt blive besvaret løbende, og senest 6 dage inden udløb af fristen for afgivelse af tilbud, med kopi til alle selskaber, der er opfordret til at afgive tilbud. Spørgsmål, som fremsendes senere end 10 dage inden tilbudsfristens udløb, vil ikke blive besvaret.

2.3 Vurdering af tilbud

Efter åbning af de indkomne tilbud vil Movia foretage en foreløbig evaluering af tilbudene for at afgøre, om de individuelle tilbud er afgivet i overensstemmelse med udbudsmaterialets betingelser. Under denne fase af evalueringen kan Movia, uden på nogen måde at forpligte sig, anmode enhver tilbudsgiver om at afgive uddybende eller supplerende oplysninger om tilbudet.

Efter at have konstateret, hvorvidt de indkomne tilbud er afgivet i overensstemmelse med udbudsmaterialets betingelser eller ej, evalueres godkendte tilbud i henhold til nedenstående delkriterier:

- Pris 40 %
- Kvalitet af drift 35 %
- Kvalitet af busmateriel 25 %

De nævnte delkriterier indgår i den samlede vurdering med de anførte procentangivelser.

I bilag 2 er der redegjort nærmere for, hvad Movia vil lægge vægt på ved bedømmelsen af disse delkriterier.

Efter evaluering og forhandling om de godkendte tilbud vil Movia vælge det økonomisk mest fordelagtige tilbud, bedømt ud fra ovenstående prioriterede delkriterier.

Movia forbeholder sig ret til i overensstemmelse med reglerne i EU's Forsyningsvirksomhedsdirektiv at annullere udbudet helt eller delvist og foretage nyt udbud af kørslen.

Driftsstart vil være *den 1. april 2008*.

3. Bydere

Aftale om buskørsel kan indgås med såvel en enkeltperson som et selskab eller en anden juridisk person.

Byderen, for selskaber den ansvarlige leder, skal opfylde de kvalifikationskrav, der er anført i lovbekendtgørelse nr. 107 af 19. februar 2003 om buskørsel samt den i henhold hertil udstedte bekendtgørelse nr. 11 af 5. januar 2005 (begge med senere ændringer), og skal have tilladelse fra Færdselsstyrelsen til erhvervmæssig personbefordring.

Det skal senest i forbindelse med kontraktstart dokumenteres, at der foreligger det nødvendige antal tilladelser til den aftalte kørsel. Alle de i udbudsbetingelserne omhandlede ydelser skal udføres i fuld overensstemmelse med dansk lovgivning.

Hvis byderen er bosat i udlandet, skal opgives en person med bopæl eller hjemsted i Danmark, der kan foretage økonomisk bindende dispositioner på byderens vegne, mod hvem der på byderens vegne kan rettes søgsmål, og med hvem alle forhandlinger kan føres, og alle meddelelser gives med bindende virkning for byderen.

Der må kun anvendes underleverandør til driftsudførelsen efter nærmere aftale med Movia, som skal godkende enhver underleverandør.

4. Busmateriel og miljøforhold

4.1 Generelle krav til busmateriel og -udstyr

Tilbudsgiverne anskaffer selv det fornødne antal drifts- og reservebusser.

De busser, der anvendes til kørslen, skal være egnede til kørselsopgaven og kunne følge køreplanen.

Movia opfordrer tilbudsgiverne til at undersøge de udbudte linjer for bump, broer og andre vejforhold, der kan have indflydelse på hvilke bustyper, der vil kunne betjene de enkelte linjer. Tilbudsgiver er ansvarlig for, at det tilbudte materiel er tilpasset kørslen på de udbudte linjer.

Endvidere skal alle busser til enhver tid opfylde alle krav i nærværende udbudsbetingelser, herunder mekaniske og IT-mæssige funktioner, samt være velvedligeholdte, rene og præsentable. Der henvises i øvrigt til bilag 4 og 5. Manglende opfyldelse af ovenstående indgår i Movias sanktionssystem, jf bilag 3.

4.2 Idriftsættelse af busser

Såfremt de tilbudte busser ikke kan idriftsættes fra kontraktstart, skal der ved tilbudsgivningen medfølge en bindende leveringsplan for de tilbudte busser. Der kan ikke tages forbehold for denne leveringsplan. Leveringsplanen er en del af driftsredegørelsen.

Hvis idriftsættelse af de tilbudte busser ifølge leveringsplanen sker senere end kontraktstart, skal der senest ved kontraktunderskrivelsen desuden foreligge en beskrivelse, der er godkendt af Movia, som viser, hvilke busser der indsættes midlertidigt.

Såfremt levering og idriftsættelse sker senere end de anførte tidspunkter i den i driftsregørelsen beskrevne leveringsplan, reduceres den månedlige kontraktsum med 2.000 kr pr bus pr driftsdøgn frem til levering sker. Dette vilkår gælder både drifts- og reservebusser. Der kan ikke tages forbehold for dette vilkår.

Movia betragter først en bus som leveret og idriftsat, når den fremstår i fuld funktionsdygtig stand og er til fuld rådighed for normal drift, og når Movia har modtaget skriftlig meddelelse om datoen for bussens idriftsættelse. Manglende opfyldelse af ovenstående indgår i Movias sanktionssystem, jf bilag 3.

Ydermere skal operatøren, inden bussen regnes for idriftsat, have indsendt en udfyldt blanket med oplysninger til brug for Movias busdatabase. Denne blanket kan rekvireres i Movias kørselsaftaleafdeling.

4.3 Dokumentation

Hvert tilbud skal være ledsaget af en liste over de busser, der vil blive anvendt til kørslen. Hvis tilbudet omfatter flere udbudsenheder, skal det klart fremgå, hvilke busser der bydes med på hvilke udbudsenheder.

For hver af de tilbudte bustyper skal indsendes busoplysningsskema, billeder af bussens eksteriør og interiør samt miljødokumentation. Se bilag 4. Busoplysningsskemaet, til dette udbud, findes på udbudsportalen. Tegninger, der viser bussernes udformning og indretning indsendes i A4-format som bilag til tilbuddene. Tegninger i mål 1:20 skal kunne rekvireres af Movia med kort varsel i forhandlingsfasen.

Såfremt der bydes med brugte busser, skal tilbudet vedlægges en renoveringsplan, der beskriver, hvordan de brugte busser renoveres og forbedres. Hvis der bydes med brugte busser, hvor der forekommer afvigelser fra enkelte krav, skal der til tilbudet vedlægges en liste, hvor det tydeligt fremgår hvilke afvigelser, der er tale om. Emner på renoveringsplan og evt liste med afvigelser fra krav vil indgå i forhandlingerne.

Movia bistår gerne operatøren med vejledning i forbindelse med indkøb af nye busser samt renovering af brugte busser.

Alle busser skal være handicapegnede. Alle bybusser skal være lavgulvs- eller laventré-busser.

Skiltning af busserne skal ske efter Movias anvisninger, se endvidere bilag 4.

Ved udskiftning af busser i kontraktperioden skal indskiftede drifts- og reservebusser mindst opfylde samme krav. Udskiftning af busser i kontraktperioden skal dog altid aftales med Movia, og der skal ydermere indsendes en udfyldt blanket for hver bus, med oplysninger til Movias busdatabase, jf afsnit 4.2.

4.4 Miljøforhold

Brændstof

Operatøren skal anvende svovlfattig dieselolie eller andet drivmiddel, der forurener mindre end dette, jf bilag 4, og skal endvidere sikre adgang til et brændstoflager, som altid har en kapacitet til mindst 20 dages forbrug.

Miljøgrupper

Emissioner fra trafikken er et stigende problem, jo tættere bymæssig bebyggelse der køres i. Miljøgrupperne er en geografisk opdeling af linjerne, der gør det muligt at få den bedst mulige miljøstandard i de områder, hvor det har størst betydning at få reduceret emissionerne. Udover den geografiske opdeling er der ved inddelingen taget højde for, at alle linjer i samme udbudsenhed tilhører samme miljøgruppe.

Der stilles nedenstående krav til den miljømæssige standard for linjerne i dette udbud. Brugte busser kan opgraderes med ekstra emissionsudstyr så busserne opfylder miljøkravene.

Miljøgruppe 1

Krav: Minimum EURO IV

Omfatter linjerne: 101, 102, 103, 104, 105, 106 og 112 (Holbæk by)
301, 302 og 303 (Slagelse by)

Miljøgruppe 2

Krav: Minimum EURO II
For EURO II og III-dieselbusser er partikelfilter et krav.

Omfatter linjerne: 247, 248, 249, 415 og 417
42, 419
313
330, 331, 332 og 333
320
503

Typegodkendelsescertifikat

Operatøren skal i tilbudet vedlægge en kopi af motorernes typegodkendelsescertifikat som dokumentation for, hvilken miljøstandard (EURO II, EURO III osv) busserne lever op til. Af dette skal fremgå, hvilke værdier motoren er testet til for de regulerede emissionstyper (PM, NOx, HC og CO), inkl evt emissionsreducerende udstyr.

Emissionsnormerne og kravene til partikelfiltre mv er nærmere beskrevet i bilag 4.

Kortlægning af miljøforhold

Operatøren er forpligtet til i hele kontraktperioden at medvirke til at kortlægge miljøforholdene i virksomheden. Arbejdsmiljøforhold er beskrevet i afsnit 17.

Movia kræver udpeget en miljøansvarlig hos operatørerne, der skal være Movias kontaktperson i alle miljøspørgsmål, jf driftsredegørelsen.

Operatøren skal anvende Movias manual for kortlægning af miljøforhold, som revideres efter behov i samarbejde med operatørerne. Manualen beskriver de miljøforhold og den metode, som skal anvendes til miljøkortlægningen. Manualen kan rekvireres ved henvendelse til Movias kørselsaftaleafdeling.

Kortlægning af miljøforholdene indgår i Movias udarbejdelse af "grønt regnskab" for den samlede busdrift i Movia-området. Miljøkortlægningen, udarbejdelse af "grønt regnskab" og revision af kortlægningsmanualen drøftes i Movias miljøfaggruppe, hvori de miljøansvarlige fra operatørerne og Movia deltager. Miljøfaggruppen mødes efter behov.

Operatøren skal være villig til i kontraktperioden at indføre miljøledelse efter anvisning fra Movia. Evt meromkostninger herved aftales i givet fald nærmere mellem operatøren og Movia.

Miljøsyn

Operatøren er forpligtet til i hele kontraktperioden at foretage årlige miljøsyn på busserne, jf retningslinjerne om miljødokumentation i bilag 4.

4.5 Støj

Al unødigt støj fra bussen, herunder bremseskrig, skal undgås. Det påhviler derfor operatøren at sikre, at busleverandøren har truffet de fornødne foranstaltninger til at forhindre unødigt støj.

Hvis der trods dette forekommer unødigt støj fra bussen under driften, skal operatøren, hurtigst muligt, udbedre dette forhold.

Såfremt der forekommer støj på mere end 77 dB(A) målt udvendigt, fx ved stoppested, jf bilag 4, har Movia ret til at kræve bussen udtaget af drift omgående og indtil operatøren har udbedret forholdet.

Retningslinjer for grænseværdier, målemetoder mv angående støj fremgår af bilag 4.

4.6 Rengøring

Busserne skal altid være rengjorte udvendigt og indvendigt, dog forlanges ikke rengøring hyppigere end 1 gang pr driftsdøgn.

Trafiktjenesten udfører kontrol af rengøringsstandarder i busserne, hvor en repræsentant for operatøren altid bliver inviteret til at deltage. Ved Trafiktjenestens kontrol benyttes nedenstående punkter. Disse er en indikation af, hvad der bliver lagt vægt på, men Movia tager forbehold for eventuelle ændringer i disse punkter i løbet af kontraktperioden.

Tilfredsstillende rengøring	Utilfredsstillende rengøring
Udvendig rengøring - vasket udvendig samme dag (her tages hensyn til vejrliget)	Udvendig rengøring - ikke vasket samme dag (her tages hensyn til vejrliget)
"Køkkenborde" og Indgangsparti - rengjort, uden pletter - forrude pudset	"Køkkenborde" og indgangsparti - ikke rengjort, støvet og plettet - forrude tåget af trafikfilm
Gulv og hjulkasser - rengjort, uden sorte pletter mv. - radiatorer rengjorte	Gulv og hjulkasser - ikke rengjort - mange pletter og en del snavs - mere end 1 stk graffiti - radiatorer ikke rengjorte
Sæder (inkl rygge og bag langsæder) - alle er rene	Sæder (inkl rygge og bag langsæder) - meget snavsede - mere end 3 sæder med graffiti/tyggegummi - manglende oprydning (feks aviser)
Vægge, loft, taglemme og flader - rene flader - taglemme tilfredsstillende	Vægge, loft, taglemme og flader - snavsede flader - mere end 1 stk klistermærke/graffiti - taglemme utilfredsstillende
Vinduer - rene indfatninger - ufedtede ruder	Vinduer - snavsede indfatninger - fedtede eller snavsede ruder - mere end 1 stk klistermærke/graffiti
Trinkasser, ramper og trapper - rengjorte	Trinkasser, ramper og trapper - snavsede - meget grus/sand og andre effekter
Døre - rene ruder og beklædning	Døre - snavsede ruder og beklædning
Indvendige spejle/mellemruder - rene, bagside ren - rene	Indvendige spejle/mellemruder - fedtede - klistermærke/graffiti
Holdestænger - rene	Holdestænger - støvede og snavsede

4.7 Design

Movia lægger vægt på, at samtlige bussers designmæssige udformning - såvel udvendigt som indvendigt - signalerer kvalitet og ensartethed.

I bilag 4 har Movia beskrevet en række krav til det udvendige design for følgende emner:

- Farveholdning
- Logo

- Operatørmarkering
- Reklamer

Det indvendige design og bussernes indretning har også betydning for kundernes oplevelse af kvalitet og ensartethed i busproduktet.

Movia har valgt, at følgende elementer indgår i bussernes indvendige design:

- Gulve
- Trinkanter
- Sæder
- Chaufførbagvæg og skillevæg
- Holdestænger
- Håndstroppe
- Busreklame
- Trafikinformation

Movia bistår gerne den enkelte operatør med udformning af designkrav i forbindelse med indkøb af nye busser.

5. Anlæg og lokaler

5.1 Busanlæg

Byderne sørger selv for tilvejebringelse af busanlæg/opstillingsplads. Meddelelse om anlæggets placering skal fremsendes til Movia senest 2 måneder efter kontraktindgåelse.

Skriftlig accept fra pågældende kommunes tekniske forvaltning af anlæggets anvendelse til busanlæg/opstillingsplads skal vedlægges tilbudet. Er anlæggets placering ikke fastsat på tilbudstidspunktet, skal accept fra kommunen indsendes hurtigst muligt og senest 1 måned før kontraktstart.

De af Movia krævede IT-funktioner, herunder den elektroniske indberetning af oplysninger om driften mv, forudsætter, at operatøren har IT-terminaler, kommunikationsudstyr og –linjer på busanlæg og driftskontorer.

Til disse formål er operatøren forpligtet til at etablere, drive og anvende en selvstændig og permanent ADSL-forbindelse til internettet. På alle IT-terminaler, der anvendes til de af Movia krævede funktioner, skal opkoblingen på internettet være Explorer 6, en senere version eller tilsvarende. Alle omkostninger hertil betales af operatøren.

Dette gælder såvel IT-funktioner, der kræves fra kontraktstart, som IT-funktioner, der indføres i løbet af kontraktperioden.

I forbindelse med indførelsen af rejsekort etablerer Movia en selvstændig ADSL-forbindelse på busanlægget. Alle omkostninger til etablering og drift af denne forbindelse betales af Movia.

Operatøren har pligt til at sikre, at operativsystem og kommunikationslinje er aktiv hele tiden. Hvis operatøren konstaterer problemer, har han pligt til straks at søge problemet løst. Ved problemer af længere varighed end 60 minutter skal Movia straks underrettes om tidspunkt for, hvornår problemet opstår og hvornår det er løst.

Manglende overholdelse af ovennævnte er omfattet af Movias sanktionssystem, jf bilag 3.

Der aftales nærmere vilkår for betjening af operatørens IT-udstyr, som også benyttes til Movia-krævede IT-funktioner.

Fra kontraktstart omfatter Movias IT-udstyr på hvert busanlæg og driftskontor, som operatøren er ansvarlig for:

- WLAN 1 stk til rejsekort
- Router (1 stk.)
- Stempelautomater og billetteringsmaskiner
- Reserveudstyr til rejsekort.

Indfører Movia flere IT-systemer i løbet af kontraktperioden vil operatøren få tilsvarende ansvar for yderligere IT-udstyr, der ejes af Movia.

5.2 Chaufførlokaler

Movia stiller chaufførlokaler til rådighed i Fuglebjerg, Haslev, Holbæk, Høng, Jyderup, Kalundborg, Ringsted, Slagelse og Tølløse. Movias lokaler er udstyret med det fornødne antal stole, borde, lamper og køkkenfaciliteter.

Herudover har Movia sikret adgang til toiletter i Asnæs, Dalmose, St. Merløse og Svinninge.

Såfremt en operatør fremsætter særlige ønsker til et af Movias lokaler såsom opstillingsplads til skabe, indretning af billetsalg eller lignende, som ikke er til stede i eksisterende eller planlagte lokaler, afholdes merudgiften hertil af operatøren. Der sker ikke refusion ved kontraktophør. Operatøren har ved kontraktophør pligt til at reetablere lokalerne og afmontere skabe mv.

Movia står for husleje og udgifter til vand, el og varme, renovation samt større vedligeholdelsesarbejder, mens den operatør der er største bruger (fremgår konkret af udbudsenhedens generelle oplysninger) skal fungere som vicevært og sørge for orden samt afholde samtlige udgifter til drift af lokaler og toiletter, herunder rengøring, papir og mindre vedligeholdelsesarbejder. Som en del af tilbud på udbudsenheder, hvor der er vicevært-funktion, skal der afgives tilbud på drift af lokaler og toiletter. Beløbet indeksreguleres, som beskrevet i bilag 6.3

Nøgler kan mod betaling rekvireres hos Movia.

Der hvor Movia ikke stiller chaufførlokaler og toiletter til rådighed, er det operatørerne, der - evt. i fællesskab - skal sikre de fornødne lokalefaciliteter til chaufførerne. Der kan i kontraktperioden etableres yderligere chaufførlokaler/-toiletter. Ved nyetablerede lokale-

faciliteter skal største bruger være indstillet på at påtage sig viceværtfunktionen. Der vil i tilfældet heraf blive optaget forhandling om betalingens størrelse.

Der vil i tilslutning til kontraktforhandlingerne blive indgået særlig lejeaftale om benyttelse af Movias chaufførlokale. Aftalen kan kun opsiges ved misligholdelse fra en af parterne.

Når ansvaret som vicevært overdrages til anden operatør, har den hidtidige pligt til at forestå ren- og vedligeholdelse af lokalet indtil det tidspunkt, hvor Movia har indgået ny aftale med anden operatør og indtil overdragelsesforretningen, har fundet sted. Ved overdragelsesforretningen, som finder sted i det pågældende lokale, deltager repræsentanter fra den hidtidige operatør, den nye operatør samt fra Movia.

Afløsning kan som hovedregel kun finde sted ved linjens endestationer, således at kunderne berøres mindst muligt. I de situationer, hvor lokalet er beliggende på strækningen, f.eks. ved en større terminal, kan der efter en konkret vurdering evt indgås en særlig aftale med Movia om afløsning det pågældende sted. Herudover kan arbejdsmiljømæssige hensyn indgå som begrundelse for afløsning på strækningen. Movia ønsker således afløsning ved endestationer eller ved en større terminal, der passeres på ruten.

Chaufførafløsning på strækningen kan kun finde sted, såfremt operatøren indestår for, at dette sker på under 2 minutter udover ekspedition af påstigere. Overholdes dette ikke, vil Movia kunne anvende bestemmelserne om modregning, jf bilag 3, eller opsige aftalen om afløsning på strækningen. Evt ønske om afløsning på strækningen skal anføres i driftsregørelsen.

Medarbejdere fra Movia har efter aftale med vicevært adgang til alle Movia-ejede lokaler.

5.3 Lokaleråd

Viceværten opfordres til at nedsætte lokaleråd samt udpege en lokaleansvarlig leder, som skal inddrages i alle forhold vedrørende lokalet. Rådene skal være sammensat af medarbejderrepræsentanter for de enkelte brugere og en ledelsesrepræsentant for "viceværten". Udover de generelle forhold vedrørende indretning af lokalerne skal lokalerådene samt de lokaleansvarlige medvirke ved tilsyn af lokalerne sammen med Movia.

Operatøren har pligt til løbende at indberette fejl og mangler ved lokalerne/toiletterne sammen med de månedlige afregninger.

5.4 Rengøring af lokaler

Rengøringsarbejdet i de enkelte lokaler/toiletter skal udføres i henhold til de nedenfor anførte rengøringsprogrammer, der omfatter såvel daglig rengøring som hovedrengøring og vinduespolering. Manglende overholdelse af rengøringspligten er omfattet af Movias sanktionssystem, jf bilag 3.

Daglig rengøring

Det rengøringsarbejde, der skal udføres, fremgår af efterfølgende frekvensprogrammer, benævnt rengøringsprogram 1, 2 og 3:

- Rengøringsprogram 1: Omfatter lokaler, hvor der dagligt færdes 40 medarbejdere eller derover
- Rengøringsprogram 2: Omfatter lokaler, hvor der dagligt færdes under 40 medarbejdere
- Rengøringsprogram 3: Omfatter toiletbygninger generelt

Rengøringsarbejdet skal alle steder udføres med de i programmerne nævnte arbejdsoperationer og frekvenser.

Herudover skal der hver dag ca 8-10 timer efter rengøringen udføres en soignering efter behov i alle chaufførlokaler/toiletter omfattende:

- Udluftning
- Tømning og rengøring af affaldsbeholdere
- Aftørring af borde
- Fjernelse af affald og synligt løst snavs fra gulve og inventar
- Forsyning med toiletpapir, håndsæbe og håndklæder

Hovedrengøring

Der skal udføres hovedrengøring mindst én gang årligt.

Det forudsættes, at det daglige rengøringsarbejde tilrettelægges på en sådan måde, at hovedrengøring af objekter, herunder inventar, flisevægge osv ikke er påkrævet. Der skal således alene udføres hovedrengøring i form af eksempelvis:

- Afvaskning af gitterarmaturer
- Nedtagning og afvaskning af lampekupler
- Nedvaskning/aftørring af vægge
- Indvendig afvaskning af skabe i "køkkenarrangementerne" (inkl tømning og på plads-sætning)
- Nedvaskning/aftørring af lofter
- Indvendig afvaskning af taskeskabe
- Opskuring og "mætning" af gulve
- Afvaskning af vinduesrammer
- Afvaskning af radiatorer
- Evt andet

Som det fremgår af rengøringsprogrammerne, skal gardiner dog vaskes 2 gange årligt.

Vinduespolering

Vinduespoleringsarbejdet skal tilrettelægges, således at poleringen sker med følgende frekvenser:

- Termoruder poleres 6 gange årligt udvendigt og 4 gange årligt indvendigt

- Ældre sprossede ruder med forsatsruder poleres 6 gange årligt udvendigt, 4 gange årligt indvendigt og 2 gange årligt mellem ruderne
- Tårnbygninger (glastårne) i standardtoiletter poleres indvendigt 2 gange årligt
- Indre glas, herunder glasdøre, poleres 4 gange årligt

For oplukkelige vinduer gælder, at der 1 gang årligt foretages en aftørring af bundrammen.

Rengøringsprogrammer

På de næste sider er en skematisk fremstilling af de 3 rengøringsprogrammer. Programmerne er udviklet i samarbejde med Rengøringsteknisk Institut.

Tal før skråstregen angiver antal gange. Bogstav efter skråstregen angiver:
u = uge, m = måned, å = år, E/B = efter behov.

Rengøringsprogram 1	1	2	3	4	5	6	7	8
Movia chaufførlokaler med 40 personer/dag eller derover	Toiletter	Indgangspartier	Gangarealer	Primære opholdsrum	Sekundære opholdsrum + primære rum for ikke-rygere	Garderober, bokse, omklædning	Depoter	Telefonrum
Arbejdsprogram								
Luft ud, tømme og rengøre affaldsbeholdere	7/u	7/u	7/u	7/u	7/u	7/u	1/u	7/u
Afstøve/aftørre borde. Rengøre køkkenborde/vaske	7/u		7/u	7/u	7/u	7/u	1/u	7/u
Afstøve/aftørre øvrige flader på inventar og bygningsdele inden for nåhøjde, fjerne pletter	2/u	2/u	1/u	1/u	1/u	2/u	2/m	1/u
Aftørre/støvsuge stolebænke			1/u	1/u	2/m	2/u	1/u	2/u
Fjerne pletter på døre/karme. Rengøre sparkeplader og håndtag	E/B	E/B	E/B	E/B	E/B	E/B	E/B	E/B
Afstøve tilgængelige højsiddende flader	2/m	2/m	1/m	1/m	1/m	1/m	1/m	1/m
Rengøre wc-kummer, håndvaske, fliser og øvrig sanitet, herunder spejle	7/u						1/u	
Rengøre flisevægge	1/u			1/u	1/u			
Forsyne med toiletpapir, håndsæbe og håndklæder	7/u							
Afstøve gulv/let støvsugning				4/u	5/u	5/u		5/u
Vaske gulv, inkl fejning el lign, grundig støvsugning	7/u	7/u	7/u	3/u	2/u	2/u	1/u	2/u
Rengøre måtter		E/B						
Fjerne pletter på tekstile gulvbelægninger		E/B	E/B	E/B	E/B	E/B		E/B
Gardinvaske				2/å				

Rengøringsprogram 2	1	2	3	4	5	6	7	8
Movia chaufførlokaler med under 40 personer/dag	Toiletter	Indgangspartier	Gangarealer	Primære opholdsrum	Sekundære opholdsrum + primære rum for ikke-rygere	Garderober, bokse, omklædning	Depoter	Telefonrum
Arbejdsprogram								
Lufte ud, tømme og rengøre affaldsbeholdere	7/u	7/u	7/u	7/u	7/u	7/u	1/u	7/u
Afstøve/aftørre borde. Rengøre køkkenborde/vaske	7/u		7/u	7/u	7/u	7/u	1/u	7/u
Afstøve/aftørre øvrige flader på inventar og bygningsdele inden for nå-højde, fjerne pletter	1/u	1/u	2/m	2/m	2/m	1/u	1/m	1/u
Aftørre/støvsuge stolebænke			2/m	2/m	2/m	1/u	1/m	1/u
Fjerne pletter på døre/karme. Rengøre sparkeplader og håndtag	E/B	E/B	E/B	E/B	E/B	E/B	E/B	E/B
Afstøve tilgængelige højtsiddende flader	1/m	1/m	1/m	1/m	1/m	1/m	1/m	1/m
Rengøre wc-kummer, håndvaske, fliser og øvrig sanitet, herunder spejle	7/u							
Rengøre flisevægge	2/m			2/m				
Forsyne med toiletpapir, håndsæbe og håndklæder	7/u							
Afstøve gulv/let støvsugning			4/u	5/u	6/u	6/u		5/u
Vaske gulv, inkl fejning el lign, grundig støvsugning	7/u	7/u	3/u	2/u	1/u	1/u	1/u	2/u
Rengøre måtter		E/B						
Fjerne pletter på tekstile gulvbelægninger		E/B	E/B	E/B	E/B	E/B		E/B
Gardinvaske				2/å				

6. Busradio, passagertællesystem, billetteringsudstyr og øvrigt IT-udstyr

6.1 Generelt

Medmindre andet er aftalt, eller er krævet indeholdt i tilbudsprisen, afholder Movia omkostninger til vedligeholdelse af det af Movia krævede og installerede IT-udstyr.

Alle omkostninger til vedligeholdelse af operatørens eget IT-udstyr betales af operatøren.

Movias vedligeholdelse af krævet IT-udstyr retter sig alene mod fejl og skader, der er en følge af almindeligt slid. Skader efter brand, tyveri, fysiske skader, fejlagtig betjening og hærværk på det installerede IT-udstyr betales af operatøren.

Eventuelle omkostninger til Movias leverandører eller eksterne servicepartnere, som følge af ukorrekte fejlmeldinger eller manglende overholdelse af aftaler om adgang til at arbejde på busser afholdes af operatøren.

Skader på tekniske og elektroniske komponenter i bussen, som operatøren er ansvarlig for, betales af operatøren.

Der aftales præcise forretningsgange, driftsopgaver og ansvarsfordeling for hvert IT-system inden driftsstart.

Medmindre andet er aftalt, har operatøren ansvar for at underrette Movia skriftligt (elektronisk) senest tre uger, før der foretages udskiftning eller flytning af busser, der er udstyret med Movias IT-udstyr. Tilsvarende gælder, når der indgås tilladte bilaterale aftaler mellem operatøren og Movias eksterne servicepartnere på de enkelte IT-systemer.

På samme måde skal operatøren straks underrette Movia, hver gang der konstateres tekniske eller funktionsfejl i IT-systemer. Frister og øvrige vilkår for fejlmelding og rapportering fastlægges i forretningsgange, der aftales mellem parterne.

Alt IT-udstyr, som Movia har stillet til rådighed for operatøren i kontrakt-perioden, skal ved kørselsaftalens udløb tilbageleveres i funktionsdygtig og ubeskadiget stand bortset fra almindelig slitage. Udstyrets ydre fremtoning skal opretholdes i hele kontraktperioden. Operatøren er erstatningspligtig ved skader på og bortkomst af Movias IT-udstyr.

6.2 Busradio, buscomputer, passagertællesystem og billetteringsudstyr

Movia har ret til at installere, udskifte og afmontere følgende IT-systemer i operatørens busser:

- Busradio
- Passagertælleudstyr
- Elektronisk og fast billet- og billetteringsudstyr
- Buscomputer, inkl. chaufførterminal
- Passagerdisplay
- Dataregistrerings- og dataopsamlingsenhed
- Transmissionsudstyr til elektronisk overførsel af data
- Elektroniske informationskilte
- Positioneringsudstyr, eksempelvis GPS

Busradio

Fra det tidspunkt, hvor busradioen kræves installeret i operatørens busser gælder nedenstående krav og vilkår for busradioen.

Movias busradio, der anvendes til tale- og datakommunikation, dækker pt. hele hovedstadsområdet. Busradioen skal anvendes til transmission af alle data og tale, der er forbundet med IT- og andre funktioner, der er krævet af Movia.

Operatøren kan anvende radiosystemet til kommunikation mellem selskabets driftsledelse og dets busser.

I det omfang operatøren ønsker at benytte Movias busradio ud over de af Movia krævede funktioner, skal der indgås særskilt aftale herom. Operatøren skal dække alle omkostninger, der er forbundet med aftalte radiokommunikation.

Movia har mulighed for at pålægge operatøren at betale aftalte omkostninger til en ekstern servicepartner for drift og vedligeholdelse af radiosystemet. I givet fald godtgør Movia operatøren disse omkostninger i forbindelse med den løbende afregning.

Det kan aftales i løbet af kontraktperioden, at operatøren overtager hele eller en del af Movias ansvar for samarbejde og afregning med Movias servicepartner på drift og vedligeholdelse af radiosystemet. Movia vil i givet fald regulere betaling til operatøren med et beløb, der svarer til Movias aftale om omkostninger til den eksterne servicepartner.

Billetteringsudstyr

Movia stiller billetmaskiner og stempelautomater med beslag etc. til rådighed, jf. bilag 5. Indtil det tidspunkt, hvor et ny elektronisk billet- og billetteringssystem (rejsekort) er indført og sat i drift gælder nedenstående krav og vilkår for billetteringsudstyr..

Ved nedbrud af billetteringsudstyret (Almex-stempelautomat og ERG-billetmaskine) påhviler det operatøren at sikre, at dette udskiftes snarest. På hverdage indtil kl. 16 senest ved bussens første ankomst til den endestation, der ligger tættest på garagen. Øvrig tid skal udskiftningen være foretaget inden næste driftsdøgns begyndelse.

Chaufførens personlige billetteringsudstyr (møntveksler, chaufførtaske mm) samt møntbord anskaffes og betales af operatøren. Movia er indstillet på at medvirke ved fremskaffelse af det nødvendige udstyr, jf bilag 5.

Nyt billet- og billetteringssystem (rejsekort)

Der indføres et nyt elektronisk billet- og billetteringssystem, kaldt rejsekort, i løbet af 2008. Foruden kontaktløse chipkort indeholder rejsekort også et nyt system til kontantbillettering, som erstatter det eksisterende udstyr efter en overgangsperiode.

Operatørens ansvar og forpligtelser i forbindelse med rejsekort skal detaljeres i en aftale, der indgås mellem operatøren og Movia inden rejsekort sættes i drift.

Leverandøren af rejsekort har, på Movias vegne, det fulde ansvar for installation, drift og vedligeholdelse af systemet. Operatøren har dog pligt til at foretage afhjælpning af mindre fejl. Det kan eksempelvis være at fjerne papir, der sidder fast i printeren eller udskifte udstyr som kortlæsere, printere og chaufførkonsoller. Kan operatøren ikke umiddelbart afhjælpe fejlen, skal den straks meldes til leverandøren.

Leverandøren reparerer eller udskifter udstyr i bussen. Det vil almindelig vis foregå på operatørens garageanlæg. Hvis situationen tillader det kan det eventuelt foregå ved en endestation, hvor bussen holder i længere tid.

Installation af rejsekort i busser og på garageanlæg vil blive gennemført successivt på garageanlægget. Operatøren stiller vederlagsfrit busser til rådighed til montering. Bussen skal stilles til rådighed i ét hverdagsdøgn. Installationsplanen aftales mellem leverandøren og operatøren ved Movias mellemkomst.

Ved implementeringen af rejsekort skal alle chauffører samt 1-3 superbrugere pr. garageanlæg uddannes i rejsekortsystemet, kort- og passagertyper, de nye takstregler, det nye kontantbilletsystem og evt. nye forretningsgange f. eks. i forbindelse med afregning af salg af kontantbilletter.

Uddannelsen vil foregå gennem det offentlige arbejdsmarkedsuddannelsessystem (AMU). Skolerne står for al kursusadministration inkl. fremsendelse af ansøgning om støtte fra AMU til operatøren. Støtten fra AMU svarer p.t. til højeste dagpengesats. AMU giver kun støtte til et uddannelsesforløb pr. deltager.

Movia står for den overordnede planlægning af kurserne på udvalgte uddannelsesinstitutioner. Tidsplan for afholdelse af kurser bliver lavet i samarbejde med operatøren. Uddannelsen skal ligge så tæt på idriftsættelsen af rejsekortsystemet som muligt. Movia leverer uddannelsesmateriale og udstyr til instruktion og øvelse i betjening af rejsekort. Movia tilbyder operatøren lønkomensation – i forbindelse med opstart af rejsekort - til de chauffører og superbrugere, der har modtaget undervisning gennem AMU. Movia bidrager med et beløb, der svarer til differencen mellem støtten fra AMU og 1.300 kr. pr. uddannelsesdag (reguleres ikke). Movia bidrager kun økonomisk til et uddannelsesforløb pr. deltager.

Uddannelsesforløb pr. superbruger er tre arbejdsdage og en arbejdsdag pr. chauffør. Uddannelsen afsluttes med en test.

Superbrugerne uddannes, så de kan uddanne nye chauffører i betjening og fejlmelding, af rejsekort, samt rådgive de chauffører, som har brug for ekstra rådgivning efter uddannelsen i rejsekortsystemet.

Operatøren har ansvaret for at samtlige chauffører og superbrugere er uddannede i betjening af rejsekort og er forpligtet til at sikre, at de har tilstrækkelig viden om rejsekortsystemet, kort- og passagertyper, de nye takstregler, det nye kontantbilletsystem og evt. nye forretningsgange f. eks. i forbindelse med afregning af salg af kontantbilletter.

Det forventes, at det eksisterende billetteringsudstyr skal bruges sideløbende med rejsekortudstyret i en kortere periode. Operatørens ansvar og øvrige vilkår for dette udstyr forventes derfor at gælde for hele kontraktperioden.

7. Movia-information og reklamer

7.1 Movia-information

Movia skal altid vederlagsfrit kunne disponere over følgende:

- 2 hængeskiltepladser placeret mellem for- og midterdør. Ophængning skal ske på kroge. Se skitse og specifikationer i bilag 4.
- 2 informationsrammer på skillevæg umiddelbart bag midterdøren. Se skitse og specifikationer i bilag 4.
- 5 holdere til linjekøreplaner og brochurer monteret under informationsrammerne. Se skitse og specifikationer i bilag 4.
- 50% af bagrudereklamepladserne hele året.
- 25% af hele bagenderekklamepladserne (bagrunder, bagsider, AbriMobil mv.) i 16 uger pr. år. Fordelt i ugerne 6+7, 15+16, 20+21, 27+28+29, 36+37, 41+42 samt 49+50+51. Movia kan indtil 6 måneder før de ønskede reklameperioder foretage eventuelle periodeændringer.
- De 50% af bagrudereklamepladserne hele året, og 25% af hele bagenderekklamepladserne der i 16 uger skal friholdes til Movias disposition, skal være fordelt på busser, linjer og anlæg på en sådan måde, at Movia ved brugen af disse pladser både geografisk og tidsmæssigt (ud fra alle døgnets timer alle ugens dage) opnår den optimale dækning i området.
- Chaufførbagvæggen i midlertidige busser.

Linjekøreplaner og særlige brochurer (Byens Net Guide og tilsvarende) opsættes af operatøren efter levering fra Movia. Operatøren nedtager også, i henhold til meddelelse fra Movia, alt for operatørens regning. Det påhviler operatøren løbende at supplere alt Movia-informationsmateriale i en sådan mængde, at materialet altid er til stede for kunderne i den angivne periode.

Bagrudereklamer, hængeskilte og indhold i informationsrammer op- og nedtages ikke af operatøren. Movia sørger for dette uden udgift for operatøren via en af Movias samarbejdspartnere. Operatøren er forpligtet til at give den af Movia udpegede samarbejdspartner adgang til busserne og busanlæg.

Andet reklame- eller informationsmateriale end det af Movia leverede må ikke udleveres/fremlægges eller vises i busserne.

Movia forbeholder sig ret til at sælge ovennævnte informationspladser til reklame i perioder, hvor pladserne ikke benyttes til information. Indtægter forbundet hermed tilfalder Movia. Her gælder det ligeledes, at en Movia samarbejdspartner får adgang til busserne og busanlæg.

7.2 Reklamer

Operatøren afgør selv, om der i øvrigt skal være reklamer eller anden kommerciel kommunikation i og på busserne.

Reklamer mv. i og på busserne skal opfylde kravene i den til enhver tid gældende lovgivning og skal være i overensstemmelse med nedenstående retningslinjer. Det er alene operatøren, der har ansvaret herfor.

Reklameindtægterne fra de nævnte reklamer mv. tilfalder operatøren.

Der må kun findes reklamer mv. i og på busserne på følgende steder:

- Udvendig på langsiderne, på bagender (som f.eks. AbriMobil, Decobus, Billboard-bus) samt i bagruderne. I bilag 4 indgår principskitse med angivelse af placeringen af udvendige reklamepladser og maksimumene herpå. Maksimum kan eventuelt fraviges efter aftale med Movia.
- Indvendig i form af 5 hængeskilte (udover Movias 2 hængeskilte) ved vinduer i bussens langsider. Se specifikationer samt skitse i bilag 4.
- Reklame på chaufførbagvæg (midlertidige busser undtaget). Se specifikationer i bilag 4.

Operatøren skal sikre, at der i en eventuel aftale mellem operatøren og tredjemand om reklamer mv. indgår bestemmelser om anvendelse af så miljørigtige folier og andre materialer som muligt, og at det bortskaffes efter gældende forskrifter.

Andre former for reklame, f.eks. videoreklamer, displayreklamer mv. eller ændringer i ovennævnte reklameomfang, må kun etableres efter skriftlig aftale med Movia. Fordeling af reklameindtægter ved ændringer/udvidelser forhandles med Movia.

Der vil være mulighed for, at operatøren med bureauer/bladhuse kan indgå aftale om uddeling af gratisaviser i busserne. I operatørens aftale med bureauer/bladhuse skal det fremgå, at Movia frit kan indrykke annoncer med trafikinformation og andet indhold svarende til spalte mm. som én helside (4 farver) hver uge (tilsvarende de trafikinformations- og reklamepladser Movia har i busserne). Hertil skal operatøren sikre, at bussens rengøringsstandard ikke forringes med gratisaviser, der efterlades af kunder og efterfølgende ligger og flyder. Endelig aftale kan ikke indgås uden Movias skriftlige godkendelse.

Reklamers indhold

Reklamer skal være lovlige, sømmelige, hæderlige, sandfærdige og være udformet med behørig social ansvarsfølelse. Reklamer skal være i overensstemmelse med den til enhver

tid gældende lovgivning, herunder markedsføringsloven og skal i øvrigt respektere alment accepterede reklameetiske normer og kodeks, herunder jf. ICC Kodeks for Reklamepraksis (1998).

Det skal fremgå af reklamen, hvem der annoncerer.

Reklamer skal klart kunne identificeres som sådanne, uanset deres form og uanset hvilket medie der anvendes. Det påhviler operatøren at sikre, at modtagerne af reklamebudskabet bliver gjort opmærksom på, at der er tale om reklame og dermed at forhindre skjult reklame.

Reklamer må ikke tilskynde til voldshandlinger. De må ikke indeholde illustrationer eller beskrivelse af drab, vold eller mishandling og må ikke på utilbørlig vis spille på overtro og frygt.

Reklamer må ikke være diskriminerende med hensyn til race, køn, religion, alder eller nationalitet, eller krænke personers religiøse eller politiske overbevisning.

Reklamer må ikke tilskynde til adfærd i strid med hensynet til sikkerheden i hjemmet, på arbejdspladsen, i trafikken eller til farlig, uansvarlig, sundhedsskadelig eller miljøskadelig adfærd i øvrigt.

Der må hverken direkte eller indirekte reklameres for religiøse anskuelser eller bevægelser og ej heller for produkter udbudt af sådanne.

Reklamer, der henvender sig til børn og unge, skal altid være udformet med en særlig hensyntagen til børns og unges naturlige godtroenhed og manglende erfaring og kritiske sans, som bevirker, at de er lettere at påvirke og nemmere at præge.

Reklamer rettet mod børn og unge må dog aldrig, hverken direkte eller indirekte opfordre til vold, anvendelse af rusmidler, herunder alkohol, eller anden farlig eller hensynsløs adfærd eller på utilbørlig måde benytte sig af vold, frygt eller overtro som virkemidler.

Det er ikke tilladt at reklamere for tobaksprodukter eller for varer, der fortrinsvis benyttes i forbindelse med tobaksrygning, jf. lov om forbud mod tobaksreklamer mv.

Reklamer for spil skal være i overensstemmelse med de nærmere bestemmelser herom i spillelovgivningen.

Reklamer for drikkevarer med alkoholisk indhold på 2,8 % eller derover skal følge de retningslinier for markedsføring af alkoholholdige drikkevarer, som er aftalt mellem en række organisationer, og som trådte i kraft den 1. marts 2000.

Reklamer rettet mod børn og unge må dog aldrig, hverken direkte eller indirekte, opfordre til anvendelse af drikkevarer med et alkoholisk indhold.

Reklamer for lægemidler, sundhedsydelser og medicinsk udstyr skal være i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lovgivning. Der findes detaljerede regler herom i lægemiddelloven, bekendtgørelse om reklame for lægemidler, lov om markedsføring af sundhedsydelser og bekendtgørelse om reklame for medicinsk udstyr.

Det fremhæves, at der efter lægemiddeloven ikke må reklameres for lægemidler, som er:

- Receptpligtige.
- Uegnede til anvendelse, uden at patienten forinden har søgt læge med henblik på diagnosticering eller overvågning af behandlingen.
- Omfattet af lov om euforiserende stoffer.

Reklamer for fødevarer og kosttilskud skal være i overensstemmelse med de nærmere bestemmelser herom i lov om fødevarer og bekendtgørelse om kosttilskud.

Reklamer skal respektere Movias forretningsmæssige/politiske interesser og kundehensyn i øvrigt efter Movias nærmere skøn.

Ansvar for reklamers lovlighed

I forhold til Movia er det operatørens ansvar, at reklamer er lovlige, og at de opfylder ovenstående retningslinjer.

Som service tilbyder Movia på begæring at forhåndsvurdere, om en konkret reklame opfylder ovenstående. Movia kan også uden begæring vurdere kommende eller aktuelle reklamer.

Operatøren er pligtig til at følge Movias afgørelse af om en reklame mv. kan vises og kan ikke rejse noget krav mod Movia som følge af en sådan afgørelse og har intet retskrav på at vise en reklame.

8. Kontraktperiode og kontraktindgåelse

Kontraktperiodens begyndelse vil være 1. april 2008.

For så vidt angår kørslen på linje 320 skal der afgives tilbud på en 5-årig kontraktperiode, og for den øvrige kørsel skal der afgives tilbud på en 6-årig kontrakt.

Præcis dato for kontraktudløb vil blive meddelt senest 6 måneder før udløb.

Kontrakten er for begge parter uopsigelig i hele den aftalte kontraktperiode, jf. dog afsnit 14, bilag 3 og bilag 7.

Ved udløbet af kontraktperioden har Movia ikke pligt til at overtage nogen del af operatørens faste ejendom, busser, opstillingsplads/garage, radio-, IT- og telefonudstyr eller andet.

8.1 Forlængelse af kontraktperioden (option for Movia)

Movia har ret til at forlænge kontraktperioden på uændrede vilkår – for hele eller dele af kontrakten – med op til yderligere 2 år.

Såfremt kun dele af kontrakten forlænges, justeres betalingen af operatørens faste omkostninger forholdsmæssigt i forhold til antal driftsbusser.

Movia kan udnytte denne option, hvis det meddeles operatøren med mindst 6 måneders varsel.

8.2 Forlængelse af kontraktperioden (operatørens ret) **Gælder ikke udbudsenhed 7**

Under forudsætning af at operatøren leverer den aftalte kvalitet med hensyn til kundetilfredshed (kvalitetsindeks), grad af udført kørsel samt værdien af kvalitetsbrist, jf. afsnit 20, har operatøren ret til en forlængelse af kontraktperioden med ca. 2 år, dog maksimalt til i alt 8 år. Udløbet af kontraktperioden kan koordineres med Movias planlagte køreplansskift.

Forlængelsen kan kun ske såfremt kvalitetssystemet bliver vel implementeret.

Betingelsen for en sådan forlængelse af kontraktperioden er, at det gennemsnitlige resultat af de 4 første kalenderår opfylder de aftalte mål med hensyn til kundetilfredshed (kvalitetsindeks), grad af udført kørsel samt værdien af kvalitetsbrist, jf. afsnit 20.

Hvorvidt operatøren har krav på en forlængelse af kontrakten kan afgøres umiddelbart efter udløbet af det 4. kalenderår, og endelig aftale om forlængelse af kontraktperioden skal være på plads senest 1 måned efter opgørelsen af kvalitetsresultaterne for de første 4 kalenderår. Her henvises til afsnit 20.

8.3 Forlængelse af kontraktperioden (ved enighed)

Hvis operatøren ikke leverer den aftalte kvalitet, men lever op til minimumskravene med hensyn til kundetilfredshed (kvalitetsindeks) og grad af udført kørsel, men ikke leverer den aftalte kvalitet, kan Movia og operatøren ved enighed aftale en forlængelse af kontraktperioden med ca. 2 år, dog maksimalt til ialt 8 år. Udløbet af kontraktperioden kan koordineres med Movias planlagte køreplansskift.

8.2 Kontraktindgåelse

Movia vil efter tildelingen af kørslen indgå kontrakt med operatøren. Udbudsvilkårene vil indgå i kontrakten. De samlede udbudsvilkår vil således være en integreret del af kontraktgrundlaget.

Hvis flere tilbud fra samme byder vælges, kan Movia vælge at indgå én eller flere kontrakter om den pågældende kørsel. Hvis flere tilbud samles i én kontrakt, kan betalings-satserne fastsættes som en sammenvæjning af tilbudspriserne for de enkelte tilbud. Satserne for de busafhængige omkostninger (sats b) sammenevjes i givet fald på grundlag af driftsbusantallet. De køreplantimeafhængige omkostninger (sats c) sammenevjes på grundlag af det kontraktfastsatte køreplantimetalt.

9. Oplysningspligt

9.1 Generelt

Ændringer i operatørens organisationsplan i kontraktperioden skal skriftligt meddeles Movia.

Operatøren er forpligtet til efter anmodning fra Movia én gang årligt at foretage indberetning af chaufførernes lønanciennitet efter nærmere retningslinjer fastsat af Movia.

Operatøren er forpligtet til, senest samtidig med kontraktstart, at etablere en elektronisk kommunikation til Movia, herunder Movia Kundecenter (Helpdesk).

Operatøren er forpligtet til af egen drift straks at give Movia oplysninger om samtlige forhold, der kan hindre, forstyrre eller true operatørens opfyldelse af den indgåede kontrakt.

Operatøren har i øvrigt pligt til at orientere Movia om alle forhold, der kan have eller kan få betydning for valg af betjeningsområde, betjeningstid, evt. ruteføring og/eller køreplanlægning.

Tilsvarende har Movia pligt til tidligst muligt at orientere operatøren om ændringer af betydning for dennes arbejdstilrettelæggelse. Evt overordnede køreplanmæssige korrespondancer til andre bus- og baneforbindelser drøftes løbende i kontraktperioden med henblik på information til linjens chauffører.

Operatøren er endvidere forpligtet til straks at indberette alle tekniske og funktionsmæssige fejl og problemer med Movia-krævede IT-systemer. Alle fejlmeldinger på Movia-krævede IT-systemer skal foregå elektronisk, med mindre andet er aftalt.

9.2 Operatørens oplysningspligt ved driftsuregelmæssigheder mv

Operatøren skal umiddelbart - elektronisk - underrette Movias Kundecenter om alle driftsuregelmæssigheder, forsinkelser og lignende, som kan have betydning for Movias besvarelse af forespørgsler fra kunder, pressen eller andre.

Operatøren skal indberette driftsuregelmæssigheder efter Movias anvisninger.

Indberetning af udgåede ture sker efter de til enhver tid fastsatte tidsfrister, som for tiden er:

- Ved manglende bus eller manglende chauffør: Senest samtidig med turens afgang fra endestation (0 min)
- Ved busnedbrud: Senest 10 min efter, at turen udgår

Manglende overholdelse af disse tidsfrister er omfattet af Movias sanktionssystem, jf bilag 3.

Movia kan i kontraktperioden ændre i måden at indberette udgåede ture på, så den overgår fra manuel til automatisk indberetning.

I tilfælde af trafikuheld skal operatøren hurtigst muligt melde uheldet til Movias Kundecenter. Det skal oplyses, om der er sket personskade eller omfattende materiel skade, fx brand i bus.

Operatøren skal senest efterfølgende hverdag elektronisk indberette evt stoppesteder, hvor der efterlades kunder. Operatøren skal hurtigst muligt underrette Movia om behov eller bortfald af behov for fast ekstra- og dubleringskørsel.

Operatøren skal hver måned udarbejde en statistik over uheld i driften og overfald på chauffører. Uheldsstatistikken skal indeholde oplysninger om antal trafikuheld med personskade samt antal overfald på chauffører. Oplysningerne skal indsendes til Movia senest den 10. i efterfølgende måned på en særlig blanket.

9.3 Operatørens oplysningspligt i forbindelse med kundehenvendelser

Skriftlige kundehenvendelser mv til Movia vedrørende operatøren eller dennes medarbejdere besvares af Movia efter udtalelse fra operatøren.

Henvendelser direkte til operatøren besvares af operatøren, og Movia skal samtidig underrettes ved fremsendelse af kopi heraf og af operatørens svar. Henvendelser direkte til operatøren af generel eller principiel karakter fremsendes til Movia til besvarelse.

Normalt skal kundehenvendelser besvares inden for 3 hverdage. Movia kan dog i særlige sager kræve, at operatøren svarer inden for 24 timer. Manglende overholdelse af svarfristen er omfattet af Movias sanktionssystem, jf bilag 3. Movia kan – under særlige omstændigheder – forlænge svarfristen, hvis operatøren anmoder herom. Svarene overføres direkte mellem operatøren og Movia via et elektronisk system.

9.4 Operatørens oplysningspligt ved kontraktudløb

Kørslen forventes ved kontraktudløb at være omfattet af lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse.

Forud for Movias næste udbud af den kørsel, som er omfattet af dette udbud, er operatøren forpligtet til, efter anmodning fra Movia, at afgive de oplysninger og erklæringer om medarbejdere, som Movia måtte finde relevante i forbindelse med dette udbud. Oplysningerne kan omfatte alt personale, som er omfattet af overdragelsen af kørslen. Movia kan eksempelvis kræve oplysninger om gældende overenskomster, lokalaftaler ud over overenskomsten, personlige aftaler med personalet, anciennitets- og lønforhold mv.

Operatøren er endvidere forpligtet til at oplyse størrelsen af seneste års driftsudgifter på Movias personalefaciliteter (chaufførlokaler og toiletter).

Manglende overholdelse af oplysningspligten, som beskrevet i afsnit 9.4, er omfattet af Movias sanktionssystem, jf bilag 3.

9.5 Passagertællinger

Movia kan iværksætte passager-/trafiktællinger og trafikundersøgelser. Operatøren og dennes personale medvirker herved i op til 20 dage om året uden ekstra kontraktbetaling. Dette frafaldes såfremt Movia indfører automatisk passagertællesystem, jf. bilag 5.4.1.

10. Ændringer i kørselsomfanget i kontraktperioden

10.1 Ændringer i Køreplantimetale (generel regel)

Movia kan i hvert kalenderår ændre det aftalte køreplantimetale med indtil +/- 7½ % i forhold til den i kontrakten oprindeligt aftalte kørselsmængde. Kørselsmængden kan højst ændres med +/- 20 % i hele kontraktperioden, det vil sige variationen kan ske mellem 80 % og 120 % af den i kontrakten oprindeligt aftalte kørselsmængde. Der henvises i øvrigt til afsnit 10.3.

Såfremt kørselen reduceres med mere end de ovenfor nævnte andele, kan Movia tildele operatøren kompenserende kørsel, om fornødent ved reduktion i andre kontrakter.

Ændringer i kørselsomfanget på over 3 % skal af Movia varsles tidligst muligt, og den endelige afregningsvognplan fremsendes senest 3 måneder, før den skal træde i kraft. Ved midlertidige linjeomlægninger som følge af vejarbejde og lignende kan fristen for fremsendelse af afregningsvognplaner nedsættes til 2 måneder.

Evt indsigelser til afregningsvognplanerne skal fremsættes senest 2 uger efter modtagelse. Efter fristens udløb kan operatøren kun få gennemført ændringer mod betaling til Movia for merarbejdet.

Operatøren kan i indsigelsesperioden til afregningsvognplanerne - de 2 uger efter at operatøren har modtaget afregningsvognplanen - komme med forslag til ændringer i køreplanen, som effektiviserer operatørens driftstillæggelse. Indvilger Movia i at ændre køreplanen som ønsket af operatøren, aftales i hvert enkelt tilfælde, hvordan gevinsten for operatøren deles med Movia. Som udgangspunkt deles gevinsten ligeligt mellem Movia og operatøren.

I samme periode kan operatøren komme med forslag til udvidelser af driften, som med fordel kan tilføjes køreplanen til en pris svarende til marginalomkostningerne. Indvilger Movia i at udvide køreplanen, som ønsket af operatøren, aftales i hvert enkelt tilfælde størrelsen af ekstraudgiften til disse udvidelser.

I tilfælde af, at der indgås aftaler som beskrevet ovenfor, vil afleveringsfristen for afregningsvognplanerne være 2 måneder før ikrafttrædelse.

Aftalerne vil kun være gyldige indtil næste ordinære køreplansskift.

Hvis Movia ikke overholder afleveringsfristen for afregningsvognplanerne, betaler Movia følgende beløb til dækning af operatørens meromkostninger:

- Afleveres hele afregningsvognplanen for sent, betaler Movia 500 kr pr vognløb for hver hverdag (ekskl lørdag), afleveringsfristen er overskredet
- Ændrer Movia i afregningsvognplanen efter afleveringen, således at opholdet reduceres i den ende, hvor spise- og kaffepause finder sted, betales 500 kr pr ændret vognløb for hver hverdag, afleveringsfristen på de 3 måneder er overskredet

- Ændrer Movia i afregningsvognplanen efter afleveringen, og ændringen vedrører ophold i den ende, hvor der ikke er spisepause, eller endestationsopholdet i "spise-pause-enden" forlænges, ydes kun betaling for dokumenterede meromkostninger
- Ændrer Movia i tiderne, uden at vognløbene ændres, og pause og afløsning sker på strækningen, betales intet. Det forudsættes, at afløsningstidspunktet ikke ændres
- Ønsker Movia ændringer uden for ordinære køreplanskift eller efter aflevering af afregningsvognplanen, kan der indhentes "tilbud" fra operatøren på meromkostningerne ved hurtig gennemførelse af ændringerne

10.2 Ændringer i busantal (generel regel)

Busantallet kan af Movia i hvert kalenderår reduceres med 1 driftsbus for hver påbegyndt 20 driftsbusser, der indgår i kørselsaftalen (1 bus ved 1-20 busser, 2 busser ved 21-40 busser osv). I hele kontraktperioden kan højst reduceres med 3 driftsbusser for hver påbegyndt 20 busser. Ændringer i driftsbusantallet varsles af Movia senest 3 måneder, før ændringen træder i kraft.

10.3 Ændringer i kørselsomfang i kontrakter med et driftsbusantal mellem 1 og 5 busser

I kontrakter med et driftsbusantal på mellem 1 og 5 busser tages vilkårene for ændringer i kørselsomfang og busantal i hvert enkelt tilfælde op til forhandling mellem Movia og operatøren.

10.4 Køreplanskift

Movia kan gennemføre køreplanskift om foråret, ved ferieperiodens start og slut samt om efteråret. Ved køreplanskift herudover - bortset fra evt køreplanskift, der for hver udbudsenhed er anført i de generelle oplysninger i bilag 1 - afholder Movia de meromkostninger, som udarbejdelse af nye vagtplaner medfører for operatøren, med 1.000 kr pr vognløb for den pågældende køreplan. Meddelelse om på hvilke linjer, der iværksættes feriekøreplan, vil blive givet ved køreplanskiftet i foråret.

10.5 Optimering af busantal

Movia kan - på tværs af kontrakter med samme selskab - kombinere anvendelsen af driftsbusserne. Movia betaler således kun for det antal driftsbusser, der er påkrævet til at udføre operatørens samlede kørsel for Movia. I så fald afregnes de bus- og køreplantimeafhængige omkostninger efter den for operatøren gunstigste kørselsaftale.

Der kan i kontraktperioden træffes aftale om rokering af busmateriel inden for det samlede antal kørselsaftaler med operatøren.

10.6 Ændring i betalingen, ændring i ruter, ekstra- og dubleringskørsel samt andre forhold

Ændringer i operatørens kørselsmængde og driftsbusantal som foran beskrevet medfører ingen ændringer i kontraktens pris for så vidt angår den del, der vedrører faste omkostninger. Med hensyn til de bus- og køreplantimeafhængige omkostninger reguleres disse efter kontraktens satser.

Movia forbeholder sig ret til at kunne ændre ruter eller at flytte den aftalte kørselsmængde til andre dele af trafikselskabets dækningsområde. Movia vil i givet fald afholde/modregne de køreplantimeafhængige mer- eller mindreomkostninger, som en sådan ændring medfører for operatøren med hensyn til garagekørsel og lignende.

Hvis der i kontraktperioden etableres forsøgsprojekter på operatørens linjer eller i dennes område, skal operatøren efter nærmere aftale medvirke i disse projekter. Ligeledes skal operatøren efter aftale medvirke ved prøvekørsler af nye linjer mv.

For at sikre den mest effektive anvendelse af driftsbusserne kan Movia i de perioder, hvor de ikke er anvendt ifølge afregningsvognplanerne, forlange, at operatøren udfører fast ekstrakørsel eller fast dubleringskørsel på de linjer, som operatøren betjener, eller på andre linjer eller strækninger, alene mod betaling af de aftalte køreplantimeafhængige omkostninger. Sådan kørsel skal meddeles operatøren med 1 måneds varsel, og kørslen skal have en varighed på mindst 1 måned.

Ligger ekstra- eller dubleringskørselsområdet i væsentlig afstand fra operatørens sædvanlige betjeningsområde (mere end 5 km længere væk fra en endestation, som operatøren benytter), kan der dog træffes aftale om, at tomkørsel til og fra området indgår i køreplantimeberegningen.

Evt ekstra- og dubleringskørsel udført med reservebusser eller busser herudover kan iværksættes efter aftale med Movia. Der træffes særlig aftale om betaling i disse tilfælde. Der vil i kontraktperioden være mulighed for at aftale en fast pris for ekstra- eller dubleringskørsel med reservebusser.

Operatøren er forpligtet til at lade chaufførrepræsentanter deltage i køreplanmøder i Movia, jf afsnit 17.

11. Betaling

Betalinger mellem Movia og operatøren kan kun ske via en af operatøren oplyst bank- eller girokonto og sker i øvrigt som anført i bilag 6.

I det efterfølgende er betingelserne for betaling anført.

Inden den 10. i hver måned indsendes til Movia en oversigt over præsterede køreplantimer i den foregående måned med angivelse af ekstra- og dubleringskørsel, samt en oversigt over ikke kørte ture med angivelse af årsag. Indsendelse af præstationer, herunder oplysninger om udgået eller indsat kørsel, sker på særlige skemaer udarbejdet af Movia. Enhver indberetning underskrives af operatørselskabets ansvarlige leder eller af en per-

son, der har fået fuldmagt hertil. Movia kan i kontraktperioden ændre i måden at indbetale på, ligesom Movia i kontraktperioden forbeholder sig ret til at udnytte kommende IT teknologi i busserne – og resultatet af dette som grundlag for afregningen.

Operatøren er ansvarlig for, at kørslen gennemføres efter de aftalte køreplaner, og skal til enhver tid indsætte reservebusser i forbindelse med nedbrud og lignende.

Movia er i samarbejde med vejmyndighederne ansvarlig for, at kørslen under normale forhold kan gennemføres som anført i køreplanerne, og har pligt til at drøfte evt. afvigelser med operatøren. Med normale forhold menes normale danske vejr- og vejforhold, det vil sige at de anviste ruter, når der ses bort fra vejarbejder og lignende, er farbare og egnede til buskørsel.

Ved driftsafbrydelse uanset årsagen hertil, bortset fra force majeure mv., jf. nedenfor, får operatøren normal køreplantimeafhængig betaling – også for den udgåede kørsel – idet modregningen for udgået kørsel sker efter faste satser pr køreplantime i en stigende skala på grundlag af månedens udgåede kørselsprocent, jf bilag 3. Denne procent beregnes ud fra månedens udgåede kørsel opgjort i køreplantimer i forhold til den planlagte kørselsmængde.

I de tilfælde, hvor en bus udgår eller forsinkes, fordi den bliver tilbageholdt af Movia, eller fordi operatøren genopretter regulariteten i trafikken, skal den udgåede kørsel registreres af hensyn til evt. kundeforhold, men der vil ikke ske modregning.

I de tilfælde, hvor en driftsafbrydelse skyldes trafikuheld, ekstreme vejrforhold eller force majeure lignende omstændigheder, vil afbrydelse i nogle tilfælde have karakter af meget store forsinkelser evt. med korte driftsstandsninger. I sådanne tilfælde vil operatøren for den udgåede kørsel højst blive modregnet til køreplantimepris, og den udgåede kørsel vil ikke indgå ved beregningen af månedens udgåede kørselsprocent.

For at undgå, at den udgåede kørsel indgår ved beregningen af månedens udgåede kørselsprocent, skal operatøren udarbejde en rapport, der beskriver årsagen og hvilke tiltag, operatøren har gjort for at opretholde driften. Movia vil derefter i hvert enkelt tilfælde foretage en konkret vurdering af sagen.

Kan årsagen til, at kørsel ikke udføres, henføres til forsømmelse fra operatøren eller dennes medarbejders side, eller den udgåede kørsel gentagne gange berører samme ture/strækninger, kan Movia tage kørselsaftalens misligholdelsesbestemmelser i anvendelse, jf bilag 3.

Ved driftsafbrydelse på grund af force majeure, herunder arbejdsconflikter, modregnes den udgåede kørsel i betalingen efter de i kørselsaftalen fastsatte satser vedrørende faste og bus- og køreplantimeafhængige omkostninger. For denne udgåede kørsel ydes hverken faste omkostninger eller bus- og køreplanntimeafhængig betaling. De faste og busafhængige omkostninger modregnes for hele dage med 1/30 pr dag. På dele af dage og dele af kørselsaftalen modregnes en forholdsmæssig andel, svarende til den udgåede kørsel i procent af månedens planlagte kørselsmængde.

Hvis en sådan driftsafbrydelse varer mere end 7 dage og skyldes udefra kommende begivenheder uden for operatørens indflydelse, kan spørgsmålet om delvis dækning af faste og busafhængige omkostninger eller anden kompensation tages op til forhandling efter en konkret vurdering. Udgået kørsel som følge af disse omstændigheder indgår ikke i procentberegningen af den udgæede kørsel.

Ved takstændringer, der må forventes at ske årligt, skal operatøren vederlagsfrit medvirke omkring de forhold, der teknisk og praktisk opstår i forbindelse hermed. Yderligere forhold omkring betaling og rejsehjemmel fremgår af bilag 6.

12. Regulering af den månedlige betaling

Regulering af de månedlige betalinger sker som anført i bilag 6.

Indtræffer der i kontraktperioden lovindgreb, der medfører væsentlige økonomiske ændringer i de forudsætninger, der ligger til grund for tilbudet, har begge parter ret til at kræve forhandling om justering af betalingssatserne. Tvister afgøres jf. bilag 3.

13. Aktindsigt – Offentliggørelse

Movia kan videregive oplysninger, såfremt dette er påkrævet i henhold til lovgivningen eller en afgørelse er truffet herom af en domstol eller offentlig myndighed, herunder f.eks. den danske stat, konkurrencemyndighederne eller Europakommissionen.

Efter kontraktindgåelse vil der i henhold til EU's udbudsprocedure bl.a. blive afgivet følgende oplysninger til EU:

- Ordregivers navn og adresse
- Kontraktens art
- Beskrivelse af tjenesteydelsens art
- Udbudsprocedure
- Dato for tildeling af ordren
- Navn og adresse på operatørerne
- Angivelse af om kontrakten er eller forventes udlagt til underoperatør samt værdien af denne del
- Kriterier for tildeling af kontrakter

Samme oplysninger vil kunne offentliggøres til pressen.

Derudover vil Movia efter kontraktindgåelsen kunne offentliggøre følgende oplysninger:

- Navne på ansøgere til prækvalifikationen
- Navne på tilbudsgiverne
- Den gennemsnitlige køreplantagepris for de indgåede kontrakter

Der kan ikke ved forbehold kræves indskrænkning i det nævnte oplysnings-omfang.

Operatøren og Movia skal ved meddelelser til offentligheden, herunder udtalelser til nyhedsmedierne, optræde loyalt over for hinanden. Meddelelser til offentligheden, herunder

udtalelser til nyhedsmedier vedrørende spørgsmål af generel trafikpolitisk karakter med relation til Movias område bør så vidt muligt alene foretages af Movia.

14. Misligholdelse, tvistløsning og øvrige juridiske bestemmelser

Reglerne om misligholdelse, modregninger i betalingen, tvistløsning samt en række andre juridiske bestemmelser er samlet i bilag 3. Der kan ikke tages forbehold over for indholdet i bilag 3.

15. Sikkerhedsstillelse

Til sikkerhed for operatørens opfyldelse af kørselsaftalen stilles gennem anerkendt pengeinstitut/kaufionsforsikringsselskab en ubetinget og uigenkaldelig anfordringsgaranti på 100.000 kr. pr driftsbus. Garantien skal stilles senest 14 dage efter kontraktindgåelsen og indestå indtil 3 måneder efter kontraktperiodens udløb, medmindre der forinden er rejst krav mod garantien.

Garantien skal udformes som anført i bilag 3.

16. Virksomhedsoverdragelse

16.1 Lønmodtagernes retsstilling ved virksomhedsoverdragelse

Det forudsættes, at den udbudte enhed er omfattet af lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse. Den tilbudsgiver, der opnår kontrakt og overtager kørsel fra en anden operatør, vil derfor være stillet som erhverver af en virksomhed i lovens forstand.

Operatøren er i hele kontraktperioden forpligtet til at yde de medarbejdere, der følger med den udbudte kørsel, vilkår, der med hensyn til løn og pension svarer til eller er bedre end de vilkår, der i kontraktperioden vil være gældende i henhold til nedennævnte overenskomster.

Tilbud, der indeholder forbehold overfor ovenstående vilkår, vil ikke blive taget i betragtning.

Det kan oplyses, at der for de udbudte enheder anvendes Landsoverenskomst for rutebil-kørsel samt Tillægsoverenskomst hertil indgået mellem Arbejdsgiverforening for Kollektiv Trafik og Specialarbejderforbundet i Danmark.

Er den faktiske lønanciennitet ved kontraktstart – som konsekvens af virksomhedsoverdragelsen - højere end 9 år eller lavere end 5 år, kan Movia regulere i den køreplantimeafhængige betaling. Movia regulerer kun for den del af den gennemsnitlige lønanciennitet, der overstiger 9 år eller er mindre end 5 år. Reguleringen forudsætter, at operatøren kan dokumentere den gennemsnitlige lønanciennitet ved kontraktstart.

Movia har ikke kendskab til evt. lokalaftaler og kutymmer i den udbudte kørsel. Tilbudsgivere kan derfor ved tilbudsgivningen forudsætte, at der ikke eksisterer lokalaftaler og kutymmer, der medfører væsentlige økonomiske belastninger i forhold til overenskomsten.

Såfremt der efterfølgende måtte vise sig at være sådanne aftaler eller kutymer, skal den pågældende operatør godtgøre, at disse har en væsentlig økonomisk betydning, hvorefter der vil blive foretaget en regulering af prisen i perioden, indtil disse aftaler vil kunne opsiges med sædvanligt varsel.

Hvor byderen selv udfører kørslen på den udbudte enhed på tilbudstidspunktet, skal det i tilbudsblanketten anføres, såfremt der eksisterer lokalaftaler/kutymer af væsentlig økonomisk betydning, som er indregnet i de anførte tilbudspriser. Det skal i givet fald detaljeret anføres, hvilke aftaler der er tale om og med hvilke beløb, hver enkelt aftale er indregnet i tilbudspriserne. Tilbudsgiverne må i disse tilfælde være indstillet på nøjere at redegøre for, hvordan de anførte beløb er beregnet.

Såfremt tilbudsgiveren blandt sit nuværende personale anvender anciennitetsprincipper, f.eks. ved besættelse af vagter eller ved ferietildeling, skal disse principper også omfatte medarbejdere, der overgår til ansættelse hos operatøren i forbindelse med kørselsovertagelsen.

16.2 Forretningsgang og vilkår i forbindelse med virksomhedsoverdragelse

Senest 14 dage efter kontrakttildelingen skal en ny operatør rette henvendelse til den operatør, der hidtil har udført kørslen, for at få oplyst, hvilke medarbejdere der vil være omfattet af overdragelsen.

Senest 7 dage efter henvendelsen fra den nye operatør skal den hidtidige operatør fremsende listen over de medarbejdere, der vil være omfattet af overdragelsen. Listen skal som minimum indeholde medarbejdernes CPR-nr., navn, adresse, jobfunktion, lønanciennitet og særlige ansættelsesvilkår.

Senest 30 dage efter kontrakttildelingen skal den nye operatør bekræfte den fortsatte ansættelse samt indkalde til informationsmøder for de medarbejdere, der skal overtages i forbindelse med kørselsovertagelsen.

Operatøren skal over for medarbejderne præcisere, at medarbejderne overgår med uændret lønanciennitet og pensionsordning og bibeholder det hidtidige lønforløb i kontraktperioden i henhold til operatørens overenskomst.

Alle informationsmøder skal være holdt senest 2 måneder efter kontrakttildelingen. Den nye operatør skal indbyde repræsentanter fra relevante faglige organisationer og medarbejdernes tidligere arbejdsgiver til disse informationsmøder.

Såfremt færre medarbejdere, end det antal operatøren har behov for, ønsker at overgå til ansættelse hos operatøren, drager operatøren selv omsorg for ansættelse af yderligere personale.

Ved kontraktophør skal operatøren direkte til evt. ny operatør refundere alle udgifter vedrørende de medarbejdere, som den nye operatør overtager fra operatøren, og som kan henføres til perioden før den nye operatørs overtagelse af kørslen. Til sådanne udgifter henregnes bl.a. løn, pensionsbidrag, særlige bidrag, overtidsbetaling, beløb svarende til

oparbejdede overskuds-/afspadsringstimer, feriegodtgørelse, ferietillæg, optjente feriepenge mv.

Det til ovennævnte udgifter svarende beløb betales af operatøren senest 4 uger efter den nye operatørs overtagelse af kørslen.

17. Personaleforhold

17.1 Arbejdsmiljø

Movia kræver udpeget en arbejdsmiljøansvarlig hos operatørerne, der skal være Movias kontaktperson i alle spørgsmål vedrørende arbejdsmiljøet.

Det er et krav, at driften sker på en arbejdsmiljømæssigt forsvarlig måde, og i fuld overensstemmelse med arbejdsmiljølovgivningen.

I den forbindelse henviser Movia til anvisningerne for de problemområder, som er fremhævet i *Arbejdstilsynets miljøvejviser nr. 17* for transport af passagerer. Følgende problemområder er særligt fremhævet i miljøvejviseren:

- Ulykker
- Psykisk arbejdsmiljø
- Støj
- Vibrationer
- Indeklima
- Løft og arbejdsstillinger

Der henvises til driftsredegørelsen, hvor tilbudsgiver skal beskrive, hvordan arbejdsmiljølovgivningens krav på særlige væsentlige områder opfyldes.

Movia er opmærksom på, at en del af de chauffører, der kører for Movia, er af anden etnisk herkomst. Derfor ønsker Movia, at alle operatører, der kører for Movia, har formuleret en integrationspolitik, der sikrer en faglig og social integration på arbejdspladsen. En redegørelse herfor skal indgå i tilbudet, jf. driftsredegørelsen.

Operatøren er forpligtet til at sikre et sundt og sikkert arbejdsmiljø for såvel chauffører som øvrige medarbejdere i virksomheden. Som dokumentation for overholdelse af denne forpligtelse skal der på operatørens foranledning årligt gennemføres en måling af chaufførers og øvrige medarbejders tilfredshed med arbejdsmiljøet. – herunder Movias ydelser som fx køretid/udligningsophold, fremkommelighed, stoppesteder og lignende.

Den praktiske tilrettelæggelse og gennemførelse af tilfredshedsmålingen aftales nærmere mellem Movia og operatøren, idet Movia af hensyn til sammenligneligheden ønsker at definere grundlaget for medarbejdertilfredshedsmålingen.

Movia ønsker en løbende opdateret organisationsplan for operatørens sikkerheds- og samarbejdsudvalg. Endvidere skal Movia kunne indhente alle oplysninger om de arbejdsmiljøforhold, der drøftes i operatørens sikkerhedsudvalg (fx chaufførpladsens indretning, rengøring og vedligeholdelse af busser, bussernes indeklima og lignende).

Det er Movias forventning, at operatøren oplyser sit personale om de registreringer, der dagligt foretages i busserne via det anvendte IT udstyr.

Ved busindkøb stiller Movia særlige krav til chaufførinddragelse ved chaufførpladsens indretning, jf. bilag 4 om indretning af chaufførpladsen.

Movia udarbejder hvert år en procesplan for køreplanssamarbejdet. Denne procesplan indeholder blandt andet tidsfrister og procedurer for indberetning af ændringsforslag mv. Køreplanprocessen aftales mellem Movia og operatøren på de årlige køreplanmøder, hvor også tillids-, sikkerhedsrepræsentanter og/eller linjerepræsentant deltager, jf. afsnit 10.

For strækninger på 50 km. og derover gælder særlige EU-regler om køre- og hviletid (Rådets forordning 3820/85 EØF)

Strækninger under 50 km er m.h.t. køre- og hviletid omfattet af de almindelige danske arbejdsmiljøregler.

17.2 Chaufføruddannelse

Movia kræver udpeget en uddannelsesansvarlig leder hos operatørerne, der skal være Movias kontaktperson i alle spørgsmål vedrørende uddannelse, jf. driftsredegørelsen.

Operatøren skal drage omsorg for, at personalet er uddannet i Movias takstsystem, således at billetteringen gennemføres korrekt og effektivt. Operatøren er ansvarlig for, at billettering sker korrekt, og at chaufførerne til enhver tid har det nødvendige antal billetter, rettekort og byttepenge. Forlades bussen under opholdet, skal chaufføren billettere påstigere inden endestationen forlades.

Operatøren er ansvarlig for, at alle chauffører og andet berørt personale er instrueret i betjening og fejlmelding af aftalte IT-systemer på den kørselsmængde og de busser, der er omfattet af kontrakten.

Operatøren skal ligeledes sikre, at chaufførerne er uniformerede og i tjenesten fremtræder velsoignerede og præsentable overfor kunderne.

Endvidere skal chaufførerne yde en korrekt og venlig betjening af kunderne og kunne betjene bussen korrekt under alle forhold samt præstere en passagervenlig og energirig kørsel. Annoncering af stoppesteder og takstzoner skal ske efter de af Movia fastsatte bestemmelser. Chaufførerne skal tillige være så godt kendt med det samlede trafiknet, at de er i stand til at vejlede kunderne. Chaufførerne skal være så godt kendt med det danske sprog, at de kan leve op til alle Movias servicekrav.

For at få sikkerhed for, at chaufførerne er kvalificeret til at kunne håndtere konflikter, ønsker Movia formuleret en personalepolitik, der sikrer, at alle operatørernes ansatte Movia-chauffører er i besiddelse af de nødvendige kvalifikationer til at kunne håndtere konflikter. Politikken skal ligeledes indeholde konkrete værktøjer til opfølgning. En redegørelse herfor skal indgå i tilbudet, jf. driftsredegørelsen.

Movia udleverer en håndbog med Movias servicekrav m.v.

Movia er yderligere interesseret i at sikre chaufførernes og mellemlidernes viden om Movias organisation og ansvarsfordelingen mellem operatører og Movia.

Movia forventer, at denne viden hos chaufførerne og mellemlidernes løbende ajourføres gennem efteruddannelse. Operatøren er i den forbindelse forpligtet til at indgå i et samarbejde med Movia om forbedring af efteruddannelsen.

En redegørelse for, hvordan ovenstående sikres opfyldt, skal indgå ved tilbudsgivningen, jf. driftsredegørelsen.

Certificering af buschauffører

Formålet med certificeringen er at sætte fokus på de kvalifikations- og servicekrav, som Movia stiller til chaufførjobbet. De krav, chaufførerne skal leve op til, er beskrevet i afsnittet om chaufføruddannelse. Movia stiller kravene - operatøren vælger metode (ledelse, kommunikation, motivation, uddannelse etc.) - og en uvildig instans måler, at de stillede krav opfyldes.

Alle chauffører, som udfører kørsel efter dette udbud, skal certificeres inden for det 1. kontraktår. Nyansatte - som ikke er certificeret - skal certificeres senest 6 måneder efter ansættelsen. Certificerede chauffører skal recertificeres hvert 3. år. Manglende overholdelse af reglerne om certificering af chauffører er omfattet af Movias sanktionssystem, jf. bilag 3.

Operatøren forestår selv uddannelsen. Certificeringen består af 2 prøver - en teoretisk og en praktisk prøve. Den teoretiske prøve består af en række spørgsmål om zone-/takstsystemet og kvalitet. Spørgsmålene udarbejdes af Movia på baggrund af de krav, der er stillet til chaufførens kundeservice. Operatøren skal tilmelde chaufføren til teoretisk prøve på www.certificering.hur.dk.

Den praktiske prøve foretages af en uvildig instans og indeholder observationer af chaufførens kørsel og service (fx kundebetjening, annoncering af stoppesteder etc.) på en tilfældigt valgt tur.

Udover omkostninger til uddannelsen må operatøren påregne et prøvegebyr på kr 120,- pr. teoretisk prøve. Gebyrerne reguleres løbende i hele kontraktperioden med udgangspunkt i det summariske lønindeks for december 2002.

For den praktiske prøve kan operatøren frit vælge samarbejdspartner/leverandør til gennemførelsen. Leverandøren skal dog godkendes (akkrediteres) af Movia. Prisniveauet i 2006/2007 har for den praktiske prøve været mellem kr. 300,- og kr. 500,- pr. prøve. Hvis operatøren vælger at bruge Movias leverandør vil gebyret blive opkrævet af Movia. Prisen for den praktiske prøve er i høj grad afhængig af operatørens egne evner og mulighed for at lave en effektiv plan for gennemførelsen af det praktiske prøveforløb.

De generelle regler for planlægningen af de praktiske prøver omfatter bl.a. følgende:

- Operatøren skal tilmelde chaufføren til praktisk prøve på www.certificering.hur.dk.

- Operatøren skal aftale gennemførelsen af den praktiske prøve med samarbejdspartneren/leverandøren.
- Planen skal indeholde: Påstignings- og afstigningssted med navn og stoppestednummer. Navn, chaufførnummer og evt. billede.
- Afstigningstidspunktet skal give prøvekonsulenten tid til at ankomme til den næste planlagte afgangstid for den næste chauffør, minimum 10 minutter før (med offentlig transport).
- Der skal være minimum 15 minutter mellem afgangstid og ankomsttid.
- Chaufføren skal gennemkøre minimum 3 tjekpunkter.
- Chaufføren skal bære tydeligt prøveskilt med chaufførnummer på bagsiden.
- Vagternes varighed skal være på mellem 4 og 7 timer. Andet skal aftales med leverandøren/Movia.
- En observationsplan skal være gennemført inden for perioden 8:00 til 22:00. Andet skal aftales med leverandøren/Movia.
- Planerne skal være leveret minimum 5 hverdage før ved brug af Movias leverandør.
- Planerne skal sendes til certificering@movia.dk og observatørens mailadresse.

Movia forventer tillige, at operatøren afsætter tid til planlægning, indberetning af oplysninger, vedligeholdelse af data og afholdelse af prøverne. Alle data, der indrapporteres skal leveres i de formater og til de tider, der fastsættes af Movia. En detaljeret beskrivelse af arbejdsopgaver, tider og format for levering findes i funktionsvejledningen på hjemmesiden www.certificering.hur.dk eller ved henvendelse til Movias kontraktafdeling.

Opgaverne i forbindelse med certificering kræver, at der er minimum 1 medarbejder, som har ansvar for chaufførcertificeringen - og som varetager kontakten til den uvildige instans og Movia. Kontaktperson skal oplyses i driftsredegørelsen.

En nærmere aftale omkring gennemførelse af prøver skal være på plads inden kontraktstart.

17.3 Information til chaufførerne

Movia kræver udpeget en informationsansvarlig hos operatørerne, der skal være kontaktperson i alle spørgsmål vedrørende formidling af information fra Movia til chaufførerne, jf. driftsredegørelsen.

Relevante vejledninger vedrørende driften, informationsmateriale, opslag, takstforhold mv. skal være tilgængelig for og kendt af chaufføren.

Der ønskes yderligere en redegørelse for, hvordan operatørerne sikrer udsendelse og opslag af generelt eller internt informationsmateriale, fra Movia til operatørselskabets medarbejdere, jf. driftsredegørelsen.

18. Krav til drifts- og trafikstyring

Operatøren er ansvarlig for, at kørslen gennemføres efter de angivne køreplaner/driftsvognplaner.

For at sikre den aftalte trafikafvikling er operatøren forpligtet til at føre et løbende tilsyn med afvikling af kørslen.

Tilbud på kørsel skal indeholde en beskrivelse af, hvordan operatøren vil føre tilsyn med trafikafviklingen, og hvordan der gribes ind med aktiv trafikstyring i tilfælde af uregelmæssigheder.

Beskrivelsen skal blandt andet indeholde oplysninger om operatørens driftsorganisation, forretningsgange, ressourceindsats, anvendte hjælpemidler og hvordan gennemførte aktiviteter dokumenteres.

Medmindre andet aftales ved kontraktstart er operatøren forpligtet til at indgå en aftale med Movia i løbet af kontraktperioden om, hvordan Movias IT-systemer anvendes. Aftalen vil indeholde vilkår og retningslinjer for, hvordan Movias IT-udstyr anvendes til driftstilsyn, aktiv trafikstyring og dokumentation af driftsafviklingen.

Hvis det aftales ved kontraktstart, at operatøren anvender eget IT-udstyr til driftstilsyn, aktiv trafikstyring og dokumentation af driftsafviklingen, skal operatøren beskrive, hvordan IT-udstyret vil blive anvendt til ovennævnte aktiviteter.

Movia forventer, at ovennævnte beskrivelser indgår i driftsredegørelsen.

I situationer, hvor trafikale eller andre ydre forhold påvirker den planlagte kørsel negativt, har operatøren pligt til straks at gribe ind, og om nødvendigt indsætte driftspersonale til afhjælpning. Operatørens dispositioner skal sikre, dels at regelmæssig kørsel genoprettes hurtigst muligt, dels at passagererne generes mindst muligt.

Operatøren har ansvaret for, at pludseligt opståede kapacitetsproblemer på den aftalte kørsel løses bedst muligt. Movia forventer, at operatøren efterfølgende deltager aktivt i en afdækning af årsagerne til problemerne og kommer med forslag til en imødegåelse af fremtidige kapacitetsproblemer.

I tilfælde af busnedbrud og lignende er operatøren altid forpligtet til at indsætte reservebusser.

I gennemførelsen af busdriften skelnes mellem følgende situationer:

18.1 Normal trafik situation

Operatøren forventes at overvåge den trafikale situation og løbende foretage mindre justeringer med henblik på kontinuerligt at levere den af Movia fastlagte kvalitet for driften – regelmæssig kørsel.

18.2 Sædvanlige/daglige hændelser i den normale trafik

Operatøren forventes straks at gribe aktivt ind i afviklingen af busdriften, når sædvanlige og/eller daglige hændelser i den normale trafik optræder, således at den regelmæssige kørsel genoprettes hurtigst muligt. Sædvanlige og/eller daglige hændelser er fx ulovligt

parkerede biler, kortvarige kødannelser, mindre vejarbejder og forsinkede korrespondancer.

18.3 Usædvanlige hændelser i trafikken

Operatøren forventes også straks at gribe aktivt ind i afviklingen af busdriften, når usædvanlige hændelser opstår, således at flest mulige gener for passagererne afbødes, fx ved opretholdelse af regelmæssig kørsel uden for den berørte del af linjen. Desuden forventes operatøren at igangsætte tiltag, der hurtigst muligt genopretter den regelmæssige kørsel, og at informere Movia Kundecenter om den usædvanlige hændelse. Usædvanlige hændelser er fx større trafikuheld, væltet træ, optog og andre blokeringer af ruten samt usædvanlig vejrlig i form af isslag, snestorm mv.

18.4 Ekstraordinære hændelser

Operatørens chauffører skal ved ekstraordinære hændelser efterkomme de driftsmæssige anvisninger, der måtte blive givet fra trafikkontrollørerne i Movias Trafiktjeneste eller fra Movias vagthavende. Ekstraordinære hændelser er udefrakommende forhold med enten langvarig konsekvens for den enkelte linje eller konsekvens for et større antal linjer på tværs af operatører – forhold, det ikke har været muligt at tage højde for i køreplanlægningen. Det drejer sig fx om større demonstrationer og optog, ekstrakørsel fra større begivenheder og politiets afspærringer af gader mv. (brand, trafikuheld, bombetrussel etc.). Typisk vil der ved ekstraordinære hændelser blive foretaget midlertidige ruteændringer.

Movia skal i hele driftstiden kunne komme i kontakt med operatøren eller en repræsentant for denne.

Busserne må ikke i forbindelse med køreplanfastsat kørsel for Movia opstilles/parkeres uden for de af Movia godkendte opstillingspladser/endestationer. Der kan ved endestationer kun påregnes plads til det planlagte antal driftsbusser. Det kan således ikke forventes, at der ved endestationer er plads til parkering af reservebusser og transportvogne.

Hvis reservebusser er garageret et andet sted end driftsbusserne, skal dette oplyses.

Driftsbusserne kan uden for de tidsrum, hvor der udføres Movia-kørsel, frit anvendes til anden kørsel, når Trafikselskabs-bomærkerne overdækkes. Meddelelse om anden anvendelse skal gives skriftligt til Movia forud herfor. Busserne skal kunne frigøres fra sådan anden kørsel med 2 måneders varsel, såfremt Movia ønsker at disponere over busserne til kørsel for Movia. Den aftalte reservebuspark skal altid være til rådighed ved nedbrud mv.

Operatøren skal opsætte og udskifte linje- og køreplaninformation ved de stoppesteder, operatøren benytter.

Opsætningen af køreplantavler skal så vidt muligt ske efter normal kørsels afslutning på den pågældende linje dagen før et køreplanskifte, og opsætningen skal være afsluttet inden normal kørsel påbegyndes den følgende dag.

Opsætningen af køreplantavler sker som hovedregl kun én gang om året, men for enkelte ruters vedkommende (typisk ruter med forskellige køreplaner sommer og vinter) kan der forekomme yderligere opsætninger på grund af særlige køreplaner i bestemte perioder.

Køreplantavlerne leveres vederlagsfrit af Movia til busejeren i rimlig tid inden opsætningen.

Operatøren skal – i forbindelse med opsætningen af nye køreplantavler – fjerne og tilintetgøre de hidtil gældende køreplantavler.

Operatøren skal sørge for, at busserne ved endestationen efterses for glemte sager og for, at fundne sager indsamles, registreres og afleveres til politiet. Forespørgsler om fundne sager til Movia Kundecenter vil blive henvist til operatøren, som derfor i almindelig kontortid, dvs minimum i tidsrummet kl 9-15 på hverdage, må kunne besvare forespørgsler herom fra kunderne. Kontortid skal oplyses i driftsredegørelsen.

Evt postbefordring og/eller postkassetømning, pålagt i henhold til lovgivningen, aftales med Post Danmark. Indtægten herfor tilfalder operatøren. Det står anført i bilag 1, hvorvidt der er postbefordring og/eller postkassetømning på linjen.

19. Kvalitetsstyring

Movia arbejder løbende på, at der sker udvikling af kvaliteten i busproduktet.

Movia vil derfor belønne de operatører, der leverer en kvalitet, der lever op til de fastsatte mål, med en mulighed for forlængelse af kontrakten.

Kvalitetssystemet bliver implementeret i løbet af kontraktperioden. Vi forventer at dette sker i 2008. Måleperioderne nævnt i bilag 7 er derfor en retningslinje for hvornår der kan måles. Forlængelse af kontrakten vil ske på baggrund af alle tre parametre – kvalitetsindeks, servicegrad og kvalitetsbrister, når systemet er vel implementeret.

Ved vurdering af, om målsætningerne for kundetilfredshed opfyldes, anvender Movia principperne som beskrevet i bilag 7.

Movia har fastsat et minimumskrav til den kvalitet, der løbende ønskes leveret. Den samlede baggrund for opfølgningen på Movias ønskede kvalitetsniveau fremgår af afsnit 20.

Kvalitetsresultaterne for kundetilfredshed er løbende elektronisk tilgængelige for operatøren via Internettet. Graden af udført kørsel og antal af kvalitetsbrister rapporteres løbende til operatørerne.

Movia kræver udpeget en kvalitetsansvarlig hos operatørselskaberne, der skal være Movias kontaktperson i alle kvalitetsspørgsmål, jf. driftsredegørelsen.

Der vil i kontraktperioden kunne aftales visse justeringer i måleomfang, målepunkter og kvalitetsmål, såfremt erfaringer, det statistiske grundlag og den løbende opfølgning - som sker i samarbejde med operatørerne - berettiger hertil.

20. Krav og ønsker til driftskvalitet

20.1 Kundetilfredshed

Det er et mål for Movia at levere et godt produkt, der lever op til kundernes kvalitetskrav. Movia har derfor udviklet et kvalitetsstyringssystem, der måler på kundernes opfattelser og oplevelser af kvaliteten. Kvalitetsstyringssystemet er nærmere beskrevet i bilag 7.

Movia forventer, at igangsætte kvalitetsmålingerne samtidig med driftsstart den 1. april 2008. Hvis dette viser sig ikke at være muligt, kan det få indflydelse på første måleperiode jf. bilag 7.1.2.

Movia har fastsat minimumskrav for kvalitetsindekset for kundetilfredshed på de enkelte udbudsenheder.

Da dette er Movias 1. udbud i dette område, er der ikke tidligere lavet målinger her.

Minimumskravet for de udbudte enheder i dette udbud er fastsat til 800, svarende til et gennemsnitsresultat på 80 pr. målepunkt. Dette krav vil udelukkende blive benyttet i overvejelserne omkring en mulig forlængelse af kontrakten.

Til orientering kan oplyses, at gennemsnittet af de seneste 12 måneders kvalitetsmålinger (01.01.2006-01.01.2007) på enheder i Roskilde-området er målt til:

Målepkt	Øvrige busser
Udv reng & vedligehold.	78,8
Indv rengøring	79,2
Indv vedligeholdelse	81,0
Temperatur	79,9
Ventilation	78,2
Begrænsn. af støj	75,5
Overhold. af køreplan	82,8
Chf kørsel	83,5
Chf serv & fremtræden	83,8
Svarende til indeks	805,89

20.2 Grad af udført kørsel

Ved grad af udført kørsel forstås den udførte procentdel af køreplantimerne.

Movia har fastsat minimumskrav for udført kørsel på de enkelte udbudsenheder.

Minimumskrav for de udbudte enheder i dette udbud er fastsat til 99,90 %. Dette krav vil blive benyttet i overvejelserne omkring en mulig forlængelse af kontrakten.

Til orientering kan oplyses, at gennemsnittet af udførselsgraden for enheder i Roskilde-området for de seneste 12 måneder (01.01.2006 - 01.01.2007) er opgjort til 99,94.

20.3 Kvalitetsbrister

Det er Movias mål altid at levere det kunderne forventer og i en kvalitet, som Movia vurderer, er til gavn for det samlede produkt. Dette betyder, at Movia ønsker færrest mulige kvalitetsbrister, jf. bilag 3.

Tilbudsgiver skal på tilbudsblanketten angive det beløb, der forventes kvalitetsbrister for pr. år. Beløbet skal angives pr. udbudsenhed og kan udregnes som antal forventede kvalitetsbrister x værdien af den enkelte kvalitetsbrist jf. bilag 3. Det tilbudte beløb vil indgå som mål.

Movia vil i arbejdet med kvaliteten målrette og fokusere indsatsen i forhold til, hvor Movia vurderer, at indsatsen er mest effektiv i forhold til at levere bedst mulig kvalitet til kunderne. Til dette arbejde er der bl.a. nedsat to specielle arbejdsgrupper i Movia – en gruppe hvis arbejdsområde er rengøringskontrol og en gruppe som arbejder med målrettet at følge op på den leverede kvalitet.

Movias trafiktjeneste har pt. ca. 50 årsværk som alle kan indgå i kontrollen af busserne i hele Movias område.

I Movias område VEST blev der i 2005 og 2006 ikke registreret nogen kvalitetsbrister. I Movias Hovedstadsområde blev der registreret ca. 3 kvalitetsbrister pr. bus pr. år i områder der minder fysisk om område VEST.

20.4 Kontraktforlængelse

Ved udløbet af hvert kalenderår vil operatøren modtage besked om årets resultat med hensyn til kundetilfredshed (kvalitetsindeks), grad af udført kørsel og værdien af kvalitetsbrister. Første gang vil tidligst være 1. marts 2009, såfremt kvalitetssystemet er blevet implementeret.

Ved udgangen af det 4. kalenderår opgøres det gennemsnitlige resultat for henholdsvis kundetilfredshed (kvalitetsindeks), grad af udført kørsel og værdien af kvalitetsbrister for de opgjorte kalenderår.

Hvis kvalitetsresultatet ikke lever op til de aftalte mål, udløber kontrakten efter det 6. år, jf. bilag 7. Dog henvises til udbudsbetingelsernes afsnit 8.1 med hensyn til Movias ret til forlængelse.

Hvis kvalitetsresultatet lever op til de aftalte mål på alle 3 parametre, har operatøren krav på, at kontraktperioden forlænges, jf. afsnit 8.2. Dette gælder dog ikke udbudsenhed 7.

20.5 Forlængelse

Ved forlængelse af dele af kontrakten jf. afsnit 8, vil fastsættelsen af nye mål kunne indgå i drøftelserne mellem parterne.

21. Busoverdragelse ved kontraktudløb

Der kan for alle tilbud med nye busser afgives tilbud på vilkår om busoverdragelse til ny operatør ved udløb af den aftalte kontraktperiode.

Der skal dog altid tillige afgives tilbud på kørslen uden busoverdragelse.

Ved forhandlinger omkring indsættelse af nye busser til erstatning for brugt i løbet af kontraktperioden, kan der ved enighed mellem operatør og Movia indgås aftale om busoverdragelse af de nye busser ved udløb af kontraktperioden.

Hvis Movia antager et tilbud med busoverdragelse, kan operatøren ved et fremtidigt udbud af kørslen, i tilfælde af at kørslen ikke genvindes, forlange, at den nye operatør overtager de busser, der indgår i kontrakten på tidspunktet for kontraktudløbet. I det tilfælde sker overdragelsen af busserne direkte mellem den hidtidige og den nye operatør. Procedure og retningslinjer for busoverdragelsen er nærmere beskrevet i bilag 8.

Overtagelsesprisen beregnes som en lineær afskrivning af bussens anskaffelsesværdi, som nærmere beskrevet i bilag 8.

Der kan ikke rejses krav overfor Movia i forbindelse med busoverdragelsen mellem de to operatører.

BILAGSFORTEGNELSE

Bilag 1 Afregningsvognplaner, køreplantimer, driftsbusantal, viceværtfunktion	51
1.1 Udbudsenhed 1 – uddybende oplysninger om vognplan 1101	54
1.2 Udbudsenhed 2 - uddybende oplysninger om vognplan 1248.....	68
1.3 Udbudsenhed 3 - uddybende oplysninger om vognplan 1419.....	78
1.4 Udbudsenhed 4 - uddybende oplysninger om vognplan 1301.....	84
1.5 Udbudsenhed 5 - uddybende oplysninger om vognplan 1313.....	101
1.6 Udbudsenhed 6 - uddybende oplysninger om vognplan 1330.....	104
1.7 Udbudsenhed 7 - uddybende oplysninger om vognplan 1320.....	114
1.8 Udbudsenhed 8 - uddybende oplysninger om vognplan 1503.....	117
Bilag 2 Vurdering af tilbud	120
2.1 Delkriterier.....	120
Bilag 3 Misligholdelse, tvistløsning og øvrige juridiske bestemmelser	122
3.1 Aktie- og anpartsbesiddelse	122
3.2 Underleverandør	122
3.3 Overdragelse af rettigheder	122
3.4 Kontrol	123
3.5 Regnskaber og budget.....	123
3.6 Skadeforvoldelse	123
3.7 Diskretion.....	124
3.8 Konkurs mv.	124
3.9 Udskiftning af chauffører	124
3.10 Erstatning.....	124
3.11 Misligholdelse	124
3.12 Modregninger i betalingen.....	125
3.13 Genforhandling	128
3.14 Tvistigheder – Lovvalg.....	128
3.15 Sikkerhedsstillelse	128
Bilag 4 Krav og ønsker til busmateriellet	130
4.1 Indretning og udstyr	130
4.2 Miljø.....	139
4.3 Destinations- og linjenummerskilte.....	143
4.4 Design, reklamer, piktogrammer mv.....	145
4.5 Busoplysnings-skema.....	154
Bilag 5 Busradio, passagertællesystem, billetteringsudstyr og øvrigt IT-udstyr.....	155
5.1 Tekniske specifikationer og andre forhold vedrørende IT-udstyr	155
5.2 Generelle krav for IT-udstyr	155
5.3 Supplerende krav og vilkår for IT-systemer, der anvendes fra kontraktstart.....	166
5.4 Krav i forbindelse med ændring af eksisterende og/eller indførelse af nye IT-systemer.....	171
Bilag 6 Betaling og regulering af satser mv	176
6.1 Betaling.....	176
6.2 Beregning af faktorer til regulering af de køreplantimeafhængige omkostninger	176
6.3 Regulering af de månedlige satser.....	180

Bilag 7: Kvalitetsstyring - Operatørmodellen	183
7.1 Hovedprincipper og anvendelse.....	183
7.2 Suspension af kvalitetsmålinger.....	185
Bilag 8 Busoverdragelse	186
8.1 Beregning af overtagelsespriser for busser ved kontraktudløb.....	186
8.2 Procedure og tidsplan for busoverdragelse	186
8.3 Retningslinjer for syn og skøn.....	187
8.4 Merpriser og mindrepriser.....	188
8.5 Busrapport	189
8.6 Syn og skønsrapport.....	190
8.7 Købekontrakt mellem hidtidig operatør og ny operatør.....	193

Bilag 1 Afregningsvognplaner, køreplantimer, driftsbusantal, viceværtfunktion

I dette bilag til udbudsbetingelserne er angivet generelle oplysninger om de linjer, der indgår i Movias 1. udbud af almindelig rutekørsel (A1).

For hver udbudsenhed indgår afregningsvognplaner (forslag til vognplaner). Afregningsvognplanerne for udbudsenhederne er baseret på de publikumskøreplaner, der er gældende fra 7. januar 2007

Der er tillige anført vejledende oplysninger om rute, forkortelser, antallet af køreplantimer pr dag, driftsbusantal, timer pr normalmåned og vejledende kilometertal til brug ved tilbudsgivning.

Der er et sæt afregningsvognplaner, som er udarbejdet i køreplanlægningssystemet HASTUS.

Standardeksportfiler fra Hastussystemet kan downloades på udbudshjemmesiden, på adressen http://hur.ethics.dk/hur/tender/0101_20070430.nsf. Vejledning i læsning af Hastus-planerne findes på følgende sider dette bilag.

Det bemærkes, at der vil kunne ske ændringer i de anførte afregningsvognplaner, således at kørslen fra kontraktstart sker efter nye planer, jf afsnit 10 i udbudsbetingelserne om ændring i kørselsomfanget.

Udbudet indeholder 8 udbudsenheder:

Pakke	Ruterne	Antal køreplans-timer/år	Antal busser
1	101, 102, 103, 104, 105, 106, 112	20.290	6
2	247, 248, 249, 415, 417	8.767	4
3	42, 419	5.346	3
4	301, 302, 303	29.617	8
5	313	1.566	1
6	330, 331, 332, 333	11.603	6
7	320	1.246	1
8	503	1.370	1
		79.805	30

1.0.1 Driftsvognplaner

Hvis Movia anmoder herom skal operatøren levere driftsvognplaner til Movia. Krav til format, vilkår for levering og håndtering af ændringer under menupunktet *Udbudsmateriale – Vognplaner og publikumskøreplaner*. Movia kan anvende operatørens driftsvognplaner i forbindelse med drift af IT-systemer.

Movia vil automatisere denne forretningsgang i løbet af kontraktperioden. Operatøren vil herefter få ansvar for selv at lægge driftsvognplaner direkte ind i Movias IT-system.

Leverance af driftsvognplaner er omfattet af Movias sanktionssystem, jf bilag 3.

1.0.2 Forklaring til vognplanudskrift fra HASTUS 5 (køreplanlægningssystem)

De vedlagte vognplaner er print fra Hastus-2003. *Eksempel:*

Linje 29 hverdage

Ef-
fective:
2003/12/14

(1)Vognplan: 0029 (2)Hverdag (3)Version: 10 Linje 29 13. udbud

(4)
Booking:
UDB-M1

Vgl	Blk op	Fra	Start	Slut	Til	Bustyp	Varighed	Pub tid	Vsc start
(5)	(11)	(12)	(6)	(13)	(7)		(8)	(9)	(10)
1	muwtf	åkv	5:13	19:10	rp14	*	13h57	13h57	2003/12/14
2004/05/22									

blok	Linje	Fra	kl	kl	Til	Tur s	Min op	Varigh	Afstand
(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	(21)	(22)	(23)
(24)									
1	0029	åkv	5:13	5:57	fæhn	2	0h05	0h44	15.265
1	0029	fæhn	6:02	6:47	åkv	2	0h07	0h45	15.277
1	0029	åkv	6:54	7:44	fæhn	5	0h10	0h50	15.265
1	0029	fæhn	7:54	8:49	åkv	3	0h03	0h55	15.277
1	0029	åkv	8:52	9:43	fæhn	2	0h13	0h51	15.265
1	0029	fæhn	9:56	10:47	åkv	3	0h03	0h51	15.277
1	0029	åkv	10:50	11:41	fæhn	2	0h15	0h51	15.265
1	0029	fæhn	11:56	12:47	åkv	3	0h03	0h51	15.277
1	0029	åkv	12:50	13:41	fæhn	2	0h13	0h51	15.265
1	0029	fæhn	13:54	14:48	åkv	5	0h09	0h54	15.277
1	0029	åkv	14:57	15:52	fæhn	2	0h02	0h55	15.265
1	0029	fæhn	15:54	16:49	åkv	5	0h09	0h55	15.277
1	0029	åkv	16:58	17:52	fæhn	2	0h02	0h54	15.265
1	0029	fæhn	17:54	18:42	åkv	2	0h02	0h48	15.277
1	0029	åkv	18:44	19:10	rp14	2		0h26	

Løb	Blk op	Fra	Start	Slut	Til	Bustyp	Varighed	Pub tid	Vsc start
Vsc end									
2	muwtf	rp11	5:28	24:28	åkv	*	19h00	19h00	2003/12/14
2004/05/22									

blok	Linje	Fra	kl	kl	Til	Tur s	Min op	Varigh	Afstand
Note									
2	0029	rp11	5:28	5:49	åkv	2	0h04	0h21	6.897
2	0029	åkv	5:53	6:37	fæhn	2	0h03	0h44	15.265
2	0029	fæhn	6:40	7:29	åkv	5	0h05	0h49	15.277
2	0029	åkv	7:34	8:29	fæhn	4	0h05	0h55	15.265
2	0029	fæhn	8:34	9:29	åkv	2	0h02	0h55	15.277
2	0029	åkv	9:31	10:22	fæhn	2	0h14	0h51	15.265
2	0029	fæhn	10:36	11:27	åkv	3	0h03	0h51	15.277
2	0029	åkv	11:30	12:21	fæhn	2	0h15	0h51	15.265
2	0029	fæhn	12:36	13:27	åkv	3	0h03	0h51	15.277
2	0029	åkv	13:30	14:21	fæhn	5	0h13	0h51	15.265
2	0029	fæhn	14:34	15:29	åkv	5	0h08	0h55	15.277
2	0029	åkv	15:37	16:32	fæhn	2	0h02	0h55	15.265
2	0029	fæhn	16:34	17:29	åkv	5	0h08	0h55	15.277
2	0029	åkv	17:37	18:29	fæhn	5	0h05	0h52	15.265
2	0029	fæhn	18:34	19:18	åkv	2	0h06	0h44	15.277
2	0029	åkv	19:24	19:54	kvæ	2	0h04	0h30	9.088
2	0029	kvæ	19:58	20:28	åkv	2	0h16	0h30	9.111
2	0029	åkv	20:44	21:14	kvæ	2	0h04	0h30	9.088

2	0029	kvæ	21:18	21:48	åkv	2	0h16	0h30	9.111
2	0029	åkv	22:04	22:34	kvæ	2	0h04	0h30	9.088
2	0029	kvæ	22:38	23:08	åkv	2	0h16	0h30	9.111
2	0029	åkv	23:24	23:54	kvæ	2	0h04	0h30	9.088
2	0029	kvæ	23:58	24:28	åkv	2		0h30	9.111

(25) Eventuel notetekst:

Forklaring:

- (1) Vognplannavn
- (2) Dagtype (hverdag, lørdag eller søndag)
- (3) Beskrivelse af indholdet i vognplanen
- (4) Planperiodekode i HASTUS 5
- (5) Vognløbsnummer (+ ugedage, hvis der er varierende gyldighedsdage, m=mandag, u=tirsdag, w=onsdag, t=torsdag, f=fredag, a=lørdag og s=søndag)
- (6) Vognløbets afgangsterminal
- (7) Vognløbets starttid
- (8) Vognløbets sluttid
- (9) Vognløbets ankomstterminal
- (10) Bustype, hvis bustypen afviger fra den generelle bustype
- (11) Tid fra første afgang til sidste ankomst i vognløbene
- (12) Køreplanstimer pr løb
- (13) Vognløbets gyldighed: startdato (dd/mm/åååå) til slutdato (dd/mm/åååå)
- (14) Vognløbsnummer
- (15) Turens linjenummer
- (16) Turens afgangsterminal
- (17) Turens starttid
- (18) Turens sluttid
- (19) Turens ankomstterminal
- (20) Det aktuelle ophold på turen
- (21) Minimumsophold for turen
- (22) Turens køretid
- (23) Turens længde i meter
- (24) Notekoder,
 - A Kører ikke i sommerferien og juleferien
 - C Kører kun på skoledage
 - E Kører kun man-tors fra september - april og kun på skoledage
- (25) Notekode med tilhørende notetekst

1.1 Udbudsenhed 1 – uddybende oplysninger om vognplan 1101

Generelle oplysninger

Linje 101

Linjeføring: Holbæk st.-Jernbanepads-Dampmøllevej-Platanvej-Jernbanevej-Rosen-Markedspladsen-Tidemandsvej-Carl Reffsvej-Anders Larsensvej-Kattegatsvej-Bispehøjen-Østre Fælledvej-Stormøllevej-Strandmøllevej-Østerled-Munkholmvej-Borgmester N.E. Hansensvej-Tidemandsvej-Markedspladsen-Rosen-Jernbanevej-Platanvej-Dampmøllevej-Jernbanepads-Holbæk st.

Linje 102

Linjeføring: Holbæk st.-Jernbanepads-Dampmøllevej-Platanvej-Jernbanevej-Smedelundsgade-Henriettevej-Roskildevej-Holbæk Have-Mellemvang-Roskildevej-Skagerakvej-Gl. Ringstedvej-Ladegårdsparken-Vand-tårnsvej-Skagerakvej-Gl. Ringstedvej-Peder Billesvej-Absalonsvej-Valdemar Sejrsvej-Jernbanepads-Holbæk st.

Ture via Spånnebæk kører:

Skagerakvej-Spånnebæk-Gl. Ringstedvej-Peder Billesvej.

Ture via Rørvangsparken kører:

Skagerakvej-Rørvangsvej-Tækkemandsvvej-Valdemar Sejrsvej-Skagerakvej

Linje 103

Linjeføring: Holbæk st.-Jernbanepads-Valdemar Sejrsvej-Lundemarksvej-Stenhusvej-Frejasvej-Springstrupvej-Kalundborgvej-Vald. Sejrsvej-Jernbanepads-Holbæk st.

Linje 104

Linjeføring: Holbæk st.-Jernbanepads-Valdemar Sejrsvej-Gl. Ringstedvej-Ladegårdsparken-Vandtårnsvej-Skagerakvej-Gl. Ringstedvej-Valdemar Sejrsvej-Jernbanepads-Holbæk st.

Linje 105

Linjeføring: Holbæk st.-Jernbanepads-Dampmøllevej-Platanvej-Jernbanevej-Smedelundsgade-Henriettevej-Roskildevej-Mellemvang-Holbæk Have-Kattegatsvej-Anders Larsensvej-Carl Reffsvej-Borgmester N.E. Hansensvej-Munkholmvej-Labæk-Markedsgade-Rosen-Jernbanevej-Platanvej-Dampmøllevej-Jernbanepads-Holbæk st.

Linje 106

Linjeføring: Holbæk st.-Jernbanepads-Valdemar Sejrsvej-Absalonsvej-Peder Billesvej-Gl. Ringstedvej-Ladegårdsparken-Vandtårnsvej-Skagerakvej-Roskildevej-Mellemvang-Holbæk Have-Roskildevej-Henriettevej-Smedelundsgade-Jernbanevej-Platanvej-Dampmøllevej-Jernbanepadsen-Holbæk st.

Linje 112

Linjeføring: Holbæk st.-Jernbanepads-Valdemar Sejrsvej-Absalonsvej-Peders Billesvej-Gl. Ringstedvej-Skagerakvej-Stenhusvej-Frejasvej-Springstrupvej-Omfartsvejen-Kalundborgvej-Tuse skole

Driftsomfang pr normalmåned

En normalmåned er opgjort som 22 hverdage 4 lørdage og 4 søndage.

Hverdage (dagtype man-fre) i alt 1.511:24 (1.511,40) køreplantimer pr normalmåned

Weekend (dagtype lør-søn) i alt 307:52 (307,87) køreplantimer pr normalmåned

I alt **1.819:18 (1.819,30)**

Driftsomfang pr normaluge

En normaluge er opgjort som 5 hverdage (man-fre), 1 lørdag og 1 søndag.

Køreplantimer

5 hverdage	06-18	253:00 (253,00)
5 hverdage	00-06 og 18-24	90:30 (90,50)
Lørdag	06-14	20:00 (20,00)
Lørdag	00-06 og 14-24	23:28 (23,47)
Søndag	06-18	19:36 (19,60)
Søndag	00-06 og 18-24	13:54 (13,90)

Køreplantimer ialt i normaluge	420:28 (420,47)
Tillægstid i normaluge	139:29 (139,48)

Driftsomfang pr. normaldag

Køreplantimer-minutter:	Driftbusantal:	Km
Mandag 68:42	6	1.588,1
Tirsdag 68:42	6	1.588,1
Onsdag 68:42	6	1.588,1
Torsdag 68:42	6	1.588,1
Fredag 68:42	6	1.588,1
Lørdag 43:28	4	977,0
Søndag 33:30	3	768,9

På efterfølgende sider ses kopi af aktuelle vognplan.

Forkortelser i vognplan 1101:

Punkt:	Beskrivelse:
hkbst	Holbæk st.
lunde	Lundemarksvej (Handelsskolen)
stenh	Stenhus
hkmeg	Holbæk Megacenter
freja	Frejasvej
spriv	Springstrupvej
olsen	Fr. Olsensvej
fjord	Fjordvej

højva	Højvang
havev	Havevang
bjema	Bjergmarken
østkr	Østre kirkegård
jbvbk	Jernbanevej (Holbæk)
syghk	Sygehuset (Holbæk)
vsejr	V Sejrsv/Absalonsvej
badmi	Badmintonhallen
ladgp	Ladegårdsparken
knusk	Knudskovparken
skags	Skagerakvej v/Spånnebæk
rørva	Rørvangsvej
ahlg	Ahlgade v/Nygade
skagr	Skagerakvej v/Gl. Ringstedvej
tuses	Tuse skole
tuskr	Tuse Kirke
tuseb	Tuse Butterupvej
glris	Gl. Ringstedvej/Spånnebæk
marpl	Markedspladsen
bjmar	Bjergmarken
øsfæl	Øster Fælledvej
heiha	Heibergs Have
øsled	Østerled
bakam	Bakkekammen
nehan	N E Hansensvej
spånn	Spånnebæk
rørpk	Rørvangsparken

Bemærkninger:

Der er "viceværtfunktion" på Holbæk station, jf. afsnit 5.2

Linje 101/102/103/104/105/106/112 hverdage

Effec-

tive: 07/01/2007

Vognplan: 1101 Hverdag Version: 1 L 101,102,103,104,105,106,108,112

Planperiode: UDB-M1

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
	1	12345	højva	5:16	24:06	hkbst *	18h50	14h22 07/01/2007
Vsc end (*								
05/01/2008								

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
1	0105	højva	5:16	5:30	hkbst	2	2	0h14	4.792	X
1	0101	hkbst	5:32	5:56	hkbst	9	2	0h24	8.313	X
1	0101	hkbst	6:05	6:29	hkbst	2	2	0h24	8.313	X
1	0102	hkbst	6:31	6:56	hkbst	9	2	0h25		X
1	0103	hkbst	7:05	7:29	hkbst	3	2	0h24	8.189	X
1	0106	hkbst	7:32	7:58	hkbst	7	2	0h26	8.858	X
1	0102	hkbst	8:05	8:26	hkbst	18	2	0h21		X
1	0103	hkbst	8:44	9:08	hkbst	4	2	0h24	8.189	X
1	0102	hkbst	9:12	9:33	hkbst	11	2	0h21		X
1	0103	hkbst	9:44	10:08	hkbst	4	2	0h24	8.189	X
1	0102	hkbst	10:12	10:33	hkbst	11	2	0h21		X
1	0103	hkbst	10:44	11:08	hkbst	4	2	0h24	8.189	X
1	0102	hkbst	11:12	11:33	hkbst	11	2	0h21		X
1	0103	hkbst	11:44	12:08	hkbst	4	2	0h24	8.189	X
1	0102	hkbst	12:12	12:33	hkbst	11	2	0h21		X
1	0103	hkbst	12:44	13:08	hkbst	4	2	0h24	8.189	X
1	0102	hkbst	13:12	13:33	hkbst	11	2	0h21		X
1	0103	hkbst	13:44	14:08	hkbst	4	2	0h24	8.189	X
1	0102	hkbst	14:12	14:33	hkbst	11	2	0h21		X
1	0103	hkbst	14:44	15:08	hkbst	4	2	0h24	8.189	X
1	0102	hkbst	15:12	15:33	hkbst	11	2	0h21		X
1	0103	hkbst	15:44	16:08	hkbst	4	2	0h24	8.189	X
1	0102	hkbst	16:12	16:33	hkbst	11	2	0h21		X
1	0103	hkbst	16:44	17:08	hkbst	4	2	0h24	8.189	X
1	0102	hkbst	17:12	17:33	hkbst	11	2	0h21		X
1	0103	hkbst	17:44	18:08	hkbst	4	2	0h24	8.189	X
1	0102	hkbst	18:12	18:33	hkbst	11	2	0h21		X
1	0103	hkbst	18:44	19:08	hkbst	4	2	0h24	8.189	X
1	0102	hkbst	19:12	19:36	hkbst	8	2	0h24		X
1	0103	hkbst	19:44	20:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
1	0102	hkbst	20:12	20:36	hkbst	8	2	0h24		X
1	0103	hkbst	20:44	21:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
1	0102	hkbst	21:12	21:36	hkbst	8	2	0h24		X
1	0103	hkbst	21:44	22:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
1	0102	hkbst	22:12	22:36	hkbst	8	2	0h24		X
1	0103	hkbst	22:44	23:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
1	0102	hkbst	23:12	23:36	hkbst	8	2	0h24		X
1	0103	hkbst	23:44	24:06	hkbst		2	0h22	8.189	X

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
Vsc end (*								

2 12345 højva 5:41 24:08 hkbst * 18h27 12h03 07/01/2007
05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur	s*	Min op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
2	0102	højva	5:41	5:55	hkbst	11	2	0h14			X
2	0103	hkbst	6:06	6:30	hkbst	8	2	0h24	8.189		X
2	0104	hkbst	6:38	6:53	hkbst	12	2	0h15	5.616		X
2	0101	hkbst	7:05	7:29	hkbst	7	2	0h24	8.313		X
2	0105	hkbst	7:36	7:58	hkbst	7	2	0h22	7.351		X
2	0104	hkbst	8:05	8:20	hkbst	24	2	0h15	5.616		X
2	0101	hkbst	8:44	9:08	hkbst	4	2	0h24	8.313		X
2	0104	hkbst	9:12	9:27	hkbst	17	2	0h15	5.616		X
2	0101	hkbst	9:44	10:08	hkbst	4	2	0h24	8.313		X
2	0104	hkbst	10:12	10:27	hkbst	17	2	0h15	5.616		X
2	0101	hkbst	10:44	11:08	hkbst	4	2	0h24	8.313		X
2	0104	hkbst	11:12	11:27	hkbst	17	2	0h15	5.616		X
2	0101	hkbst	11:44	12:08	hkbst	4	2	0h24	8.313		X
2	0104	hkbst	12:12	12:27	hkbst	17	2	0h15	5.616		X
2	0101	hkbst	12:44	13:08	hkbst	4	2	0h24	8.313		X
2	0104	hkbst	13:12	13:27	hkbst	17	2	0h15	5.616		X
2	0101	hkbst	13:44	14:08	hkbst	4	2	0h24	8.313		X
2	0104	hkbst	14:12	14:27	hkbst	17	2	0h15	5.616		X
2	0101	hkbst	14:44	15:08	hkbst	4	2	0h24	8.313		X
2	0104	hkbst	15:12	15:27	hkbst	17	2	0h15	5.616		X
2	0101	hkbst	15:44	16:08	hkbst	4	2	0h24	8.313		X
2	0104	hkbst	16:12	16:27	hkbst	17	2	0h15	5.616		X
2	0101	hkbst	16:44	17:08	hkbst	4	2	0h24	8.313		X
2	0104	hkbst	17:12	17:27	hkbst	17	2	0h15	5.616		X
2	0101	hkbst	17:44	18:08	hkbst	4	2	0h24	8.313		X
2	0104	hkbst	18:12	18:27	hkbst	17	2	0h15	5.616		X
2	0101	hkbst	18:44	19:08	hkbst	4	2	0h24	8.313		X
2	0104	hkbst	19:12	19:27	hkbst	17	2	0h15	5.616		X
2	0101	hkbst	19:44	20:08	hkbst	4	2	0h24	8.313		X
2	0104	hkbst	20:12	20:27	hkbst	17	2	0h15	5.616		X
2	0101	hkbst	20:44	21:08	hkbst	4	2	0h24	8.313		X
2	0104	hkbst	21:12	21:27	hkbst	17	2	0h15	5.616		X
2	0101	hkbst	21:44	22:08	hkbst	4	2	0h24	8.313		X
2	0104	hkbst	22:12	22:27	hkbst	17	2	0h15	5.616		X
2	0101	hkbst	22:44	23:08	hkbst	4	2	0h24	8.313		X
2	0104	hkbst	23:12	23:27	hkbst	17	2	0h15	5.616		X
2	0101	hkbst	23:44	24:08	hkbst		2	0h24	8.313		X

Vgl Blk op* Fra Start Til Til VehGrp Varighed Pub tid Vsc start*
Vsc end (*

3 12345 spriv 5:45 24:10 hkbst * 18h25 15h12 07/01/2007
05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur	s*	Min op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
3	0103	spriv	5:45	5:57	hkbst	7	2	0h12	3.518		X
3	0106	hkbst	6:04	6:30	hkbst	2	2	0h26	8.858		X
3	0101	hkbst	6:32	6:56	hkbst	8	2	0h24	8.313		X
3	0106	hkbst	7:04	7:30	hkbst	2	2	0h26	8.858		X
3	0101	hkbst	7:32	7:56	hkbst	9	2	0h24	8.313		X
3	0101	hkbst	8:05	8:29	hkbst	15	2	0h24	8.313		X
3	0106	hkbst	8:44	9:10	hkbst	2	2	0h26	8.858		X

3	0101	hkbst	9:12	9:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X
3	0106	hkbst	9:44	10:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X
3	0101	hkbst	10:12	10:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X
3	0106	hkbst	10:44	11:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X
3	0101	hkbst	11:12	11:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X
3	0106	hkbst	11:44	12:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X
3	0101	hkbst	12:12	12:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X
3	0106	hkbst	12:44	13:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X
3	0101	hkbst	13:12	13:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X
3	0106	hkbst	13:44	14:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X
3	0101	hkbst	14:12	14:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X
3	0106	hkbst	14:44	15:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X
3	0101	hkbst	15:12	15:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X
3	0106	hkbst	15:44	16:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X
3	0101	hkbst	16:12	16:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X
3	0106	hkbst	16:44	17:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X
3	0101	hkbst	17:12	17:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X
3	0106	hkbst	17:44	18:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X
3	0101	hkbst	18:12	18:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X
3	0106	hkbst	18:44	19:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X
3	0101	hkbst	19:12	19:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X
3	0106	hkbst	19:44	20:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X
3	0101	hkbst	20:12	20:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X
3	0106	hkbst	20:44	21:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X
3	0101	hkbst	21:12	21:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X
3	0106	hkbst	21:44	22:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X
3	0101	hkbst	22:12	22:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X
3	0106	hkbst	22:44	23:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X
3	0101	hkbst	23:12	23:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X
3	0106	hkbst	23:44	24:10	hkbst		2	0h26	8.858	X

Vgl Blk op* Fra Start Til Til VehGrp Varighed Pub tid Vsc start*
Vsc end (*

4 12345 højva 5:47 19:06 hkbst * 13h19 10h08 07/01/2007
05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand I*	Note
4	0106	højva	5:47	5:57	hkbst	11	2	0h10	3.009 X
4	0105	hkbst	6:08	6:30	hkbst	3	2	0h22	7.351 X
4	0103	hkbst	6:33	6:57	hkbst	11	2	0h24	8.189 X
4	0105	hkbst	7:08	7:30	hkbst	3	2	0h22	7.351 X
4	0103	hkbst	7:33	7:57	hkbst	8	2	0h24	8.189 X
4	0103	hkbst	8:05	8:29	hkbst	15	2	0h24	8.189 X
4	0105	hkbst	8:44	9:06	hkbst	6	2	0h22	7.351 X
4	0103	hkbst	9:12	9:36	hkbst	8	2	0h24	8.189 X
4	0105	hkbst	9:44	10:06	hkbst	6	2	0h22	7.351 X
4	0103	hkbst	10:12	10:36	hkbst	8	2	0h24	8.189 X
4	0105	hkbst	10:44	11:06	hkbst	6	2	0h22	7.351 X
4	0103	hkbst	11:12	11:36	hkbst	8	2	0h24	8.189 X
4	0105	hkbst	11:44	12:06	hkbst	6	2	0h22	7.351 X
4	0103	hkbst	12:12	12:36	hkbst	8	2	0h24	8.189 X
4	0105	hkbst	12:44	13:06	hkbst	6	2	0h22	7.351 X
4	0103	hkbst	13:12	13:36	hkbst	8	2	0h24	8.189 X
4	0105	hkbst	13:44	14:06	hkbst	6	2	0h22	7.351 X
4	0103	hkbst	14:12	14:36	hkbst	8	2	0h24	8.189 X
4	0105	hkbst	14:44	15:06	hkbst	6	2	0h22	7.351 X

4	0103	hkbst	15:12	15:36	hkbst	8	2	0h24	8.189	X
4	0105	hkbst	15:44	16:06	hkbst	6	2	0h22	7.351	X
4	0103	hkbst	16:12	16:36	hkbst	8	2	0h24	8.189	X
4	0105	hkbst	16:44	17:06	hkbst	6	2	0h22	7.351	X
4	0103	hkbst	17:12	17:36	hkbst	8	2	0h24	8.189	X
4	0105	hkbst	17:44	18:06	hkbst	6	2	0h22	7.351	X
4	0103	hkbst	18:12	18:36	hkbst	8	2	0h24	8.189	X
4	0105	hkbst	18:44	19:06	hkbst		2	0h22	7.351	X

Vgl Blk op* Fra Start Til Til VehGrp Varighed Pub tid Vsc start*
Vsc end (*
5 12345 hkbst 6:12 18:52 hkbst * 12h40 9h08 07/01/2007
05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl	Til	Tur	s*	Min	op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
5	0112	hkbst	6:12	6:57	hkbst	15		2	0h45			X	
5	0112	hkbst	7:12	7:57	hkbst	11		2	0h45			X	
5	0112	hkbst	8:08	8:52	hkbst	0		2	0h44			X	
5	0104	hkbst	8:52	9:07	hkbst	1		2	0h15	5.616	X	A	
5	0112	hkbst	9:08	9:52	hkbst	0		2	0h44			X	
5	0104	hkbst	9:52	10:07	hkbst	25		2	0h15	5.616	X	A	
5	0104	hkbst	10:32	10:47	hkbst	21		2	0h15	5.616	X	A	
5	0112	hkbst	11:08	11:52	hkbst	0		2	0h44			X	
5	0104	hkbst	11:52	12:07	hkbst	25		2	0h15	5.616	X	A	
5	0104	hkbst	12:32	12:47	hkbst	21		2	0h15	5.616	X	A	
5	0112	hkbst	13:08	13:52	hkbst	0		2	0h44			X	A
5	0104	hkbst	13:52	14:07	hkbst	25		2	0h15	5.616	X	A	
5	0104	hkbst	14:32	14:47	hkbst	21		2	0h15	5.616	X	A	
5	0112	hkbst	15:08	15:52	hkbst	0		2	0h44			X	
5	0104	hkbst	15:52	16:07	hkbst	25		2	0h15	5.616	X	A	
5	0104	hkbst	16:32	16:47	hkbst	21		2	0h15	5.616	X	A	
5	0112	hkbst	17:08	17:52	hkbst	0		2	0h44			X	
5	0104	hkbst	17:52	18:07	hkbst	1		2	0h15	5.616	X	A	
5	0112	hkbst	18:08	18:52	hkbst			2	0h44			X	

Vgl Blk op* Fra Start Til Til VehGrp Varighed Pub tid Vsc start*
Vsc end (*
6 12345 højva 6:16 19:52 hkbst * 13h36 7h49 07/01/2007
05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl	Til	Tur	s*	Min	op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
6	0102	højva	6:16	6:30	hkbst	3		2	0h14			X	
6	0105	hkbst	6:33	6:55	hkbst	15		2	0h22	7.351	X		
6	0104	hkbst	7:10	7:25	hkbst	10		2	0h15	5.616	X	A	
6	0104	hkbst	7:35	7:50	hkbst	0		2	0h15	5.616	X	A	
6	0102	hkbst	7:50	7:53	syghk	2		2	0h03			X	
6		syghk	7:55	8:30	hkbst	2		2	0h35				
6	0104	hkbst	8:32	8:47	hkbst	45		2	0h15	5.616	X	A	
6	0104	hkbst	9:32	9:47	hkbst	21		2	0h15	5.616	X	A	
6	0112	hkbst	10:08	10:52	hkbst	0		2	0h44			X	
6	0104	hkbst	10:52	11:07	hkbst	25		2	0h15	5.616	X	A	
6	0104	hkbst	11:32	11:47	hkbst	21		2	0h15	5.616	X	A	
6	0112	hkbst	12:08	12:52	hkbst	0		2	0h44			X	

6	0104	hkbst	12:52	13:07	hkbst	25	2	0h15	5.616	X	A
6	0104	hkbst	13:32	13:47	hkbst	21	2	0h15	5.616	X	A
6	0112	hkbst	14:08	14:52	hkbst	0	2	0h44		X	
6	0104	hkbst	14:52	15:07	hkbst	25	2	0h15	5.616	X	A
6	0104	hkbst	15:32	15:47	hkbst	21	2	0h15	5.616	X	A
6	0112	hkbst	16:08	16:52	hkbst	0	2	0h44		X	
6	0104	hkbst	16:52	17:07	hkbst	25	2	0h15	5.616	X	A
6	0104	hkbst	17:32	17:47	hkbst	45	2	0h15	5.616	X	A
6	0104	hkbst	18:32	18:47	hkbst	5	2	0h15	5.616	X	A
6	0104	hkbst	18:52	19:07	hkbst	1	2	0h15	5.616	X	A
6	0112	hkbst	19:08	19:52	hkbst		2	0h44		X	

Note A Kører ikke i sommerferien og juleferien

Linje 101/102/103/104/105/106/112 lørdage

Effec-
tive:
07/01/2007

Vognplan: 1101 Lørdag Version: 1 L. 101,102,103,104,105,106

Planperiode: UDB-M1

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
1	6	højva	7:18	24:10	hkbst *	16h52	14h00	07/01/2007

05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand I*	Note
1	0105	højva	7:18	7:32	hkbst	12	2	0h14	4.792 X
1	0106	hkbst	7:44	8:10	hkbst	2	2	0h26	8.858 X
1	0101	hkbst	8:12	8:36	hkbst	8	2	0h24	8.313 X
1	0106	hkbst	8:44	9:10	hkbst	2	2	0h26	8.858 X
1	0101	hkbst	9:12	9:36	hkbst	8	2	0h24	8.313 X
1	0106	hkbst	9:44	10:10	hkbst	2	2	0h26	8.858 X
1	0101	hkbst	10:12	10:36	hkbst	8	2	0h24	8.313 X
1	0106	hkbst	10:44	11:10	hkbst	2	2	0h26	8.858 X
1	0101	hkbst	11:12	11:36	hkbst	8	2	0h24	8.313 X
1	0106	hkbst	11:44	12:10	hkbst	2	2	0h26	8.858 X
1	0101	hkbst	12:12	12:36	hkbst	8	2	0h24	8.313 X
1	0106	hkbst	12:44	13:10	hkbst	2	2	0h26	8.858 X
1	0101	hkbst	13:12	13:36	hkbst	8	2	0h24	8.313 X
1	0106	hkbst	13:44	14:10	hkbst	2	2	0h26	8.858 X
1	0101	hkbst	14:12	14:36	hkbst	8	2	0h24	8.313 X
1	0106	hkbst	14:44	15:10	hkbst	2	2	0h26	8.858 X
1	0101	hkbst	15:12	15:36	hkbst	8	2	0h24	8.313 X
1	0106	hkbst	15:44	16:10	hkbst	2	2	0h26	8.858 X
1	0101	hkbst	16:12	16:36	hkbst	8	2	0h24	8.313 X
1	0106	hkbst	16:44	17:10	hkbst	2	2	0h26	8.858 X
1	0101	hkbst	17:12	17:36	hkbst	8	2	0h24	8.313 X
1	0106	hkbst	17:44	18:10	hkbst	2	2	0h26	8.858 X
1	0101	hkbst	18:12	18:36	hkbst	8	2	0h24	8.313 X
1	0106	hkbst	18:44	19:10	hkbst	2	2	0h26	8.858 X
1	0101	hkbst	19:12	19:36	hkbst	8	2	0h24	8.313 X
1	0106	hkbst	19:44	20:10	hkbst	2	2	0h26	8.858 X
1	0101	hkbst	20:12	20:36	hkbst	8	2	0h24	8.313 X
1	0106	hkbst	20:44	21:10	hkbst	2	2	0h26	8.858 X
1	0101	hkbst	21:12	21:36	hkbst	8	2	0h24	8.313 X
1	0106	hkbst	21:44	22:10	hkbst	2	2	0h26	8.858 X
1	0101	hkbst	22:12	22:36	hkbst	8	2	0h24	8.313 X
1	0106	hkbst	22:44	23:10	hkbst	2	2	0h26	8.858 X
1	0101	hkbst	23:12	23:36	hkbst	8	2	0h24	8.313 X
1	0106	hkbst	23:44	24:10	hkbst	2	2	0h26	8.858 X

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
2	6	højva	7:22	24:06	hkbst *	16h44	13h04	07/01/2007

05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
2	0106	højva	7:22	7:32	hkbst	12	2	0h10	3.009	X
2	0103	hkbst	7:44	8:08	hkbst	4	2	0h24	8.189	X
2	0102	hkbst	8:12	8:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	8:44	9:08	hkbst	4	2	0h24	8.189	X
2	0102	hkbst	9:12	9:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	9:44	10:08	hkbst	4	2	0h24	8.189	X
2	0102	hkbst	10:12	10:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	10:44	11:08	hkbst	4	2	0h24	8.189	X
2	0102	hkbst	11:12	11:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	11:44	12:08	hkbst	4	2	0h24	8.189	X
2	0102	hkbst	12:12	12:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	12:44	13:08	hkbst	4	2	0h24	8.189	X
2	0102	hkbst	13:12	13:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	13:44	14:08	hkbst	4	2	0h24	8.189	X
2	0102	hkbst	14:12	14:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	14:44	15:08	hkbst	4	2	0h24	8.189	X
2	0102	hkbst	15:12	15:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	15:44	16:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
2	0102	hkbst	16:12	16:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	16:44	17:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
2	0102	hkbst	17:12	17:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	17:44	18:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
2	0102	hkbst	18:12	18:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	18:44	19:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
2	0102	hkbst	19:12	19:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	19:44	20:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
2	0102	hkbst	20:12	20:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	20:44	21:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
2	0102	hkbst	21:12	21:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	21:44	22:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
2	0102	hkbst	22:12	22:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	22:44	23:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
2	0102	hkbst	23:12	23:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	23:44	24:06	hkbst		2	0h22	8.189	X

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc	start*	
Vsc end (*	3	6	højva	7:22	24:08	hkbst	*	16h46	11h02	07/01/2007
										05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
3	0102	højva	7:22	7:36	hkbst	8	2	0h14		X
3	0101	hkbst	7:44	8:08	hkbst	4	2	0h24	8.313	X
3	0104	hkbst	8:12	8:27	hkbst	17	2	0h15	5.616	X
3	0101	hkbst	8:44	9:08	hkbst	4	2	0h24	8.313	X
3	0104	hkbst	9:12	9:27	hkbst	17	2	0h15	5.616	X
3	0101	hkbst	9:44	10:08	hkbst	4	2	0h24	8.313	X
3	0104	hkbst	10:12	10:27	hkbst	17	2	0h15	5.616	X
3	0101	hkbst	10:44	11:08	hkbst	4	2	0h24	8.313	X
3	0104	hkbst	11:12	11:27	hkbst	17	2	0h15	5.616	X
3	0101	hkbst	11:44	12:08	hkbst	4	2	0h24	8.313	X
3	0104	hkbst	12:12	12:27	hkbst	17	2	0h15	5.616	X
3	0101	hkbst	12:44	13:08	hkbst	4	2	0h24	8.313	X

3	0104	hkbst	13:12	13:27	hkbst	17	2	0h15	5.616	X
3	0101	hkbst	13:44	14:08	hkbst	4	2	0h24	8.313	X
3	0104	hkbst	14:12	14:27	hkbst	17	2	0h15	5.616	X
3	0101	hkbst	14:44	15:08	hkbst	4	2	0h24	8.313	X
3	0104	hkbst	15:12	15:27	hkbst	17	2	0h15	5.616	X
3	0101	hkbst	15:44	16:08	hkbst	4	2	0h24	8.313	X
3	0104	hkbst	16:12	16:27	hkbst	17	2	0h15	5.616	X
3	0101	hkbst	16:44	17:08	hkbst	4	2	0h24	8.313	X
3	0104	hkbst	17:12	17:27	hkbst	17	2	0h15	5.616	X
3	0101	hkbst	17:44	18:08	hkbst	4	2	0h24	8.313	X
3	0104	hkbst	18:12	18:27	hkbst	17	2	0h15	5.616	X
3	0101	hkbst	18:44	19:08	hkbst	4	2	0h24	8.313	X
3	0104	hkbst	19:12	19:27	hkbst	17	2	0h15	5.616	X
3	0101	hkbst	19:44	20:08	hkbst	4	2	0h24	8.313	X
3	0104	hkbst	20:12	20:27	hkbst	17	2	0h15	5.616	X
3	0101	hkbst	20:44	21:08	hkbst	4	2	0h24	8.313	X
3	0104	hkbst	21:12	21:27	hkbst	17	2	0h15	5.616	X
3	0101	hkbst	21:44	22:08	hkbst	4	2	0h24	8.313	X
3	0104	hkbst	22:12	22:27	hkbst	17	2	0h15	5.616	X
3	0101	hkbst	22:44	23:08	hkbst	4	2	0h24	8.313	X
3	0104	hkbst	23:12	23:27	hkbst	17	2	0h15	5.616	X
3	0101	hkbst	23:44	24:08	hkbst		2	0h24	8.313	X

Vgl Blk op* Fra Start Til Til VehGrp Varighed Pub tid Vsc start*
Vsc end (*)

4 6 hkbst 7:44 14:36 hkbst * 6h52 5h22 07/01/2007
05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl	Til	Tur	s*	Min	op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
4	0105	hkbst	7:44	8:06	hkbst	6	2	0h22	7.351	X			
4	0103	hkbst	8:12	8:36	hkbst	8	2	0h24	8.189	X			
4	0105	hkbst	8:44	9:06	hkbst	6	2	0h22	7.351	X			
4	0103	hkbst	9:12	9:36	hkbst	8	2	0h24	8.189	X			
4	0105	hkbst	9:44	10:06	hkbst	6	2	0h22	7.351	X			
4	0103	hkbst	10:12	10:36	hkbst	8	2	0h24	8.189	X			
4	0105	hkbst	10:44	11:06	hkbst	6	2	0h22	7.351	X			
4	0103	hkbst	11:12	11:36	hkbst	8	2	0h24	8.189	X			
4	0105	hkbst	11:44	12:06	hkbst	6	2	0h22	7.351	X			
4	0103	hkbst	12:12	12:36	hkbst	8	2	0h24	8.189	X			
4	0105	hkbst	12:44	13:06	hkbst	6	2	0h22	7.351	X			
4	0103	hkbst	13:12	13:36	hkbst	8	2	0h24	8.189	X			
4	0105	hkbst	13:44	14:06	hkbst	6	2	0h22	7.351	X			
4	0103	hkbst	14:12	14:36	hkbst		2	0h24	8.189	X			

Linje 101/102/103/104/105/106/112 søndage

Effec-
tive: 07/01/2007

Vognplan: 1101 Søndag Version: 1 L. 101,102,103,104,106

Planperiode: UDB-M1

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til	Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc	start*
1	7	højva	9:00	24:10	hkbst	*	15h10	12h40	07/01/2007	

05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl	Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
1	0106	højva	9:00	9:10	hkbst	2	2	0h10	3.009	X	
1	0101	hkbst	9:12	9:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X	
1	0106	hkbst	9:44	10:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X	
1	0101	hkbst	10:12	10:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X	
1	0106	hkbst	10:44	11:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X	
1	0101	hkbst	11:12	11:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X	
1	0106	hkbst	11:44	12:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X	
1	0101	hkbst	12:12	12:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X	
1	0106	hkbst	12:44	13:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X	
1	0101	hkbst	13:12	13:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X	
1	0106	hkbst	13:44	14:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X	
1	0101	hkbst	14:12	14:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X	
1	0106	hkbst	14:44	15:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X	
1	0101	hkbst	15:12	15:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X	
1	0106	hkbst	15:44	16:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X	
1	0101	hkbst	16:12	16:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X	
1	0106	hkbst	16:44	17:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X	
1	0101	hkbst	17:12	17:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X	
1	0106	hkbst	17:44	18:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X	
1	0101	hkbst	18:12	18:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X	
1	0106	hkbst	18:44	19:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X	
1	0101	hkbst	19:12	19:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X	
1	0106	hkbst	19:44	20:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X	
1	0101	hkbst	20:12	20:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X	
1	0106	hkbst	20:44	21:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X	
1	0101	hkbst	21:12	21:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X	
1	0106	hkbst	21:44	22:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X	
1	0101	hkbst	22:12	22:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X	
1	0106	hkbst	22:44	23:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X	
1	0101	hkbst	23:12	23:36	hkbst	8	2	0h24	8.313	X	
1	0106	hkbst	23:44	24:10	hkbst	2	2	0h26	8.858	X	

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til	Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc	start*
2	7	højva	9:22	24:06	hkbst	*	14h44	11h20	07/01/2007	

05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl	Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
2	0102	højva	9:22	9:36	hkbst	8	2	0h14		X	

2	0103	hkbst	9:44	10:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
2	0102	hkbst	10:12	10:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	10:44	11:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
2	0102	hkbst	11:12	11:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	11:44	12:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
2	0102	hkbst	12:12	12:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	12:44	13:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
2	0102	hkbst	13:12	13:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	13:44	14:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
2	0102	hkbst	14:12	14:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	14:44	15:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
2	0102	hkbst	15:12	15:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	15:44	16:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
2	0102	hkbst	16:12	16:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	16:44	17:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
2	0102	hkbst	17:12	17:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	17:44	18:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
2	0102	hkbst	18:12	18:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	18:44	19:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
2	0102	hkbst	19:12	19:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	19:44	20:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
2	0102	hkbst	20:12	20:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	20:44	21:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
2	0102	hkbst	21:12	21:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	21:44	22:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
2	0102	hkbst	22:12	22:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	22:44	23:06	hkbst	6	2	0h22	8.189	X
2	0102	hkbst	23:12	23:36	hkbst	8	2	0h24		X
2	0103	hkbst	23:44	24:06	hkbst		2	0h22	8.189	X

Vgl Blk op* Fra Start Til Til VehGrp Varighed Pub tid Vsc start*
Vsc end (*
3 7 hkbst 9:44 24:08 hkbst * 14h24 9h30 07/01/2007
05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand I*	Note
3	0101	hkbst	9:44	10:08	hkbst	4	2	0h24	8.313 X
3	0104	hkbst	10:12	10:27	hkbst	17	2	0h15	5.616 X
3	0101	hkbst	10:44	11:08	hkbst	4	2	0h24	8.313 X
3	0104	hkbst	11:12	11:27	hkbst	17	2	0h15	5.616 X
3	0101	hkbst	11:44	12:08	hkbst	4	2	0h24	8.313 X
3	0104	hkbst	12:12	12:27	hkbst	17	2	0h15	5.616 X
3	0101	hkbst	12:44	13:08	hkbst	4	2	0h24	8.313 X
3	0104	hkbst	13:12	13:27	hkbst	17	2	0h15	5.616 X
3	0101	hkbst	13:44	14:08	hkbst	4	2	0h24	8.313 X
3	0104	hkbst	14:12	14:27	hkbst	17	2	0h15	5.616 X
3	0101	hkbst	14:44	15:08	hkbst	4	2	0h24	8.313 X
3	0104	hkbst	15:12	15:27	hkbst	17	2	0h15	5.616 X
3	0101	hkbst	15:44	16:08	hkbst	4	2	0h24	8.313 X
3	0104	hkbst	16:12	16:27	hkbst	17	2	0h15	5.616 X
3	0101	hkbst	16:44	17:08	hkbst	4	2	0h24	8.313 X
3	0104	hkbst	17:12	17:27	hkbst	17	2	0h15	5.616 X
3	0101	hkbst	17:44	18:08	hkbst	4	2	0h24	8.313 X
3	0104	hkbst	18:12	18:27	hkbst	17	2	0h15	5.616 X
3	0101	hkbst	18:44	19:08	hkbst	4	2	0h24	8.313 X
3	0104	hkbst	19:12	19:27	hkbst	17	2	0h15	5.616 X

3	0101	hkbst	19:44	20:08	hkbst	4	2	0h24	8.313	X
3	0104	hkbst	20:12	20:27	hkbst	17	2	0h15	5.616	X
3	0101	hkbst	20:44	21:08	hkbst	4	2	0h24	8.313	X
3	0104	hkbst	21:12	21:27	hkbst	17	2	0h15	5.616	X
3	0101	hkbst	21:44	22:08	hkbst	4	2	0h24	8.313	X
3	0104	hkbst	22:12	22:27	hkbst	17	2	0h15	5.616	X
3	0101	hkbst	22:44	23:08	hkbst	4	2	0h24	8.313	X
3	0104	hkbst	23:12	23:27	hkbst	17	2	0h15	5.616	X
3	0101	hkbst	23:44	24:08	hkbst		2	0h24	8.313	X

1.2 Udbudsenhed 2 - uddybende oplysninger om vognplan 1248

Generelle oplysninger

Linje 247

Linjeføring: Vigersted Bygade-Snekkerupvej-Borupvej-Roskildevej-Egemosevej-Vårmarksvej-Slettebjergvej-Jystrup Bygade-Skjoldenæsvej-Hvidsøvej-Skjoldenæsvej-Søholmskolen-Skjoldenæsvej-Hvidsøvej-Skjoldenæsvej-Jystrup Bygade-Avnsbjergvej-Hellehuse-Toftevej-Mortenstrupvej-Atterupvej-Atterupvej-Tolstrupvej-Roskildevej-Roskildevej-Slettebjergvej-Jystrup Bygade-Jungsøvej-Nebs Møllevej-Roskildevej-Værkevadsvvej-Rusgårds Bakke-Vigersted Bygade.

Linje 248

Linjeføring: Ringsted st.-Sjællandsgade-Møllegade-Køgevej-Kværkebyvej-Værkevadsvvej- Bjergvej-Vigerstedvej-Vigersted Bygade-Ågerupvej- Borupvej-Hovedgaden-Borup st.

Linje 249

Linjeføring: Borup st.-Hovedgaden-Borupvej-Egemosevej-Vårmarksvej-Jystrup Bygade-Skjoldenæsvej-Hvidsøvej- Skjoldenæsvej- Sporvejsmuseet

Linje 401

Linjeføring: Høm(vendepladsen)-Næstvedvej-Bengerds Allé-Ahorn Allé-Sdr.Parkvej-Søndervang-Næstvedvej-Jernbanevej-Vestervej-Ringsted st.-Sjællandsgade-Jyllandsgade-Søgade-Torvet-Sct. Knudsgade-Bøllingsvej-Nørregade-Roskildevej-Fredensvej-Benløseparken-Smålodsvej-Benløse Byvej-Præstevej-Roskildevej-Smålodsvej-Benløseparken.

Linje 404

Linjeføring: Ringsted st.–Sjællandsgade– Torvet – Sct. Bendts Gade – Bjergbakken – Klosterparks Allé – Nørregade (Ringsted center) – Sct. Bendts Gade – Ringsted st.

Linje 415

Linjeføring: Ringsted st. – Torvet – Benløse – Kærup – Valsømagle – Haraldsted – Skee – Allindelille skole – Allindelille – Haraldsted – Valsømagle – Kærup – Benløse – Nørregade (Ringsted center) – Ringsted st.

Linje 417

Linjeføring: Vigersted – Ortved (Heidesvej) – Ortved (Nebs Møllevej) – Egemose – Jystrup Bygade – Jystrup (Søholmskole) – Jystrup Bygade – Mortenstrup – Tolstrupvej – Roskildevej v/Slettebjerg – Jystrup Bygade – Valsøllille – Hoppeolden – Skjoldnæsholm – Hoppeolden – Valsøllille – Jystrup (Søholmskole) – Jystrup Bygade – Egemose – Ortved (Nebs Møllevej) – Ortved (Heidesvej) - Vigersted

Driftsomfang pr normalmåned

En normalmåned er opgjort som 22 hverdage 4 lørdage og 4 søndage.

Hverdage (dagtype man-fre) i alt 668:04 (668,07) køreplantimer pr normalmåned

Weekend (dagtype lør-søn) i alt 105:36 (105,60) køreplantimer pr normalmåned

I alt **773:40 (773,67)**

Driftsomfang pr normaluge

En normaluge er opgjort som 5 hverdage (man-fre), 1 lørdag og 1 søndag.

Køreplantimer

4 hverdage	06-18	108:40 (108,67)
4 hverdage	00-06 og 18-24	12:48 (12,80)
1 fredag	06-18	27:10 (27,17)
1 fredag	00-06 og 18-24	2:18 (2,30)
Lørdag	06-14	8:55 (8,92)
Lørdag	00-06 og 14-24	3:37 (3,62)
Søndag	06-18	9:34 (9,57)
Søndag	00-06 og 18-24	4:18 (4,30)

Køreplantimer ialt i normaluge	177:20 (177,33)
Tillægstid i normaluge	54:50 (54,83)

Driftsomfang pr. normaldag

Køreplantimer-minutter:	Driftbusantal:	Km
Mandag 30:22	4	1209,9
Tirsdag 30:22	4	1209,9
Onsdag 30:22	4	1209,9
Torsdag 30:22	4	1209,9
Fredag 29:28	4	1170,0
Lørdag 12:32	2	482,5
Søndag 13:52	2	539,7

På efterfølgende sider ses kopi af aktuelle vognplan.

Forkortelser i vognplan 1248:

Punkt:	Beskrivelse:
Rgbst	Ringsted st.
Sjgrg	Sjællandsgade
Kjvrg	Køgevej
Kværk	Kværkeby (brugsen)
viger	Vigersted
snekk	Snekkerup
bost	Borup st.
ågerg	Ågerup
egemo	Egemose
jysbg	Jystrup Bygade
jysøh	Jystrup (Søholmskolen)
mortp	Mortenstrup
tpvj	Tolstrupvej/Hovedvejen

slett	Roskildevej v/Slettebjerg
ortnb	Ortved (Nebs Møllevej)
orthv	Ortved (Heidesvej)
skjol	Skjoldenæsholm
hopol	Hoppeolden
valsl	Valsøllille
rigst	Ringsted st.
sjæll	Sjællandsgade
tovet	Torvet
sctbg	Sct Bendts Gade
bjbkk	Bjergbakken
klopk	Klosterparks Alle
nørre	Nørregade
benlø	Benløse
kærup	Kærup Ind.vej/Kærup Parkvej
valsm	Valsømagle
haral	Haraldsted
skeez	Skee
allisk	Allindelille skole
allin	Allindelille
ahorn	Ahorn Alle

Linje 247/248/401/404/415/417 hverdage

Effec-

tive: 07/01/2007

Vognplan: 1248 Hverdag Version: 1 Rute 247, 248, 415 og 417 (404)

Planperiode: UDB-M1

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
1	12345	rgbst	5:12	17:03 viger	*	11h51	8h08	07/01/2007

05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand I*	Note
1	0248	rgbst	5:12	5:42 bost	11	2	0h30	X	
1	0248	bost	5:53	6:23 rgbst	7	2	0h30	X	
1	0248	rgbst	6:30	7:00 bost	11	2	0h30	X	
1	0248	bost	7:11	7:21 viger2	0	2	0h10	X	
1	0247	viger	7:21	8:04 viger	1	2	0h43	X	C
1	0248	viger1	8:05	8:22 rgbst	23	2	0h17	X	
1	0248	rgbst	8:45	9:15 bost	5	2	0h30	X	
1	0248	bost	9:20	9:50 rgbst	115	2	0h30	X	
1	0248	rgbst	11:45	12:01 viger1	0	2	0h16	X	C
1	0247	viger	12:01	12:44 viger	17	2	0h43	X	C
1	0247	viger	13:01	13:44 viger	22	2	0h43	X	C
1	0247	viger	14:06	14:49 viger	3	2	0h43	X	C
1	0417	viger	14:52	15:52 viger	8	2	1h00	X	C
1	0417	viger	16:00	17:03 viger		2	1h03	X	C

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
2	12345	rgbst	5:50	18:55 rgbst	*	13h05	8h30	07/01/2007

05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand I*	Note
2	0248	rgbst	5:50	6:20 bost	34	2	0h30	X	
2	0248	bost	6:54	7:25 rgbst	13	2	0h31	X	
2	0248	rgbst	7:38	8:05 bost	10	2	0h27	X	
2	0248	bost	8:15	8:25 viger2	2	2	0h10	X	
2		viger2	8:27	9:27 rgbst	18	2	1h00		
2	0248	rgbst	9:45	10:01 viger1	3	2	0h16	X	C
2	0248	viger1	10:04	10:21 rgbst	24	2	0h17	X	C
2	0248	rgbst	10:45	11:15 bost	33	2	0h30	X	
2	0248	bost	11:48	12:18 rgbst	27	2	0h30	X	
2	0248	rgbst	12:45	13:01 viger1	3	2	0h16	X	C

2	0248	viger1	13:04	13:21	rgbst	2	2	0h17	X	C
2		rgbst	13:23	13:33	ahorn	2	2	0h10		
2	0401	ahorn	13:35	13:42	rgbst	3	2	0h07	X	C
2	0248	rgbst	13:45	14:12	bost	4	2	0h27	X	
2	0248	bost	14:16	14:43	rgbst	2	2	0h27	X	
2	0248	rgbst	14:45	15:15	bost	1	2	0h30	X	
2	0248	bost	15:16	15:43	rgbst	7	2	0h27	X	
2	0248	rgbst	15:50	16:20	bost	1	2	0h30	X	
2	0248	bost	16:21	16:48	rgbst	2	2	0h27	X	
2	0248	rgbst	16:50	17:17	bost	8	2	0h27	X	
2	0248	bost	17:25	17:52	rgbst	3	2	0h27	X	
2	0248	rgbst	17:55	18:22	bost	3	2	0h27	X	
2	0248	bost	18:25	18:55	rgbst		2	0h30	X	

Vgl Blk op* Fra Start Til Til VehGrp Varighed Pub tid Vsc start*
Vsc end (*

3f 5 rgbst 6:21 18:39 rgbst * 12h18 9h35 07/01/2007
05/01/2008

Blok Linie Fra Kl Kl Til Tur s* Min op* Varigh* Afstand I* Note

3	0415	rgbst	6:21	7:18	rgbst	23	2	0h57	X	
3	0415	rgbst	7:41	8:38	rgbst	3	2	0h57	X	
3	0415	rgbst	8:41	9:35	rgbst	2	2	0h54	X	C
3		rgbst	9:37	10:58	rigst	2	2	1h21		
3	0404	rigst	11:00	11:20	rigst	2	2	0h20	X	
3		rigst	11:22	11:34	rgbst	2	2	0h12		
3	0415	rgbst	11:36	12:30	rgbst	6	2	0h54	X	C
3	0415	rgbst	12:36	13:30	rgbst	8	2	0h54	X	C
3	0415	rgbst	13:38	14:32	rgbst	6	2	0h54	X	C
3	0415	rgbst	14:38	15:35	rgbst	7	2	0h57	X	
3	0415	rgbst	15:42	16:39	rgbst	6	2	0h57	X	
3	0415	rgbst	16:45	17:42	rgbst	3	2	0h57	X	
3	0415	rgbst	17:45	18:39	rgbst		2	0h54	X	

Vgl Blk op* Fra Start Til Til VehGrp Varighed Pub tid Vsc start*
Vsc end (*

1234 rgbst 6:21 22:35 rgbst * 16h14 10h29 07/01/2007
05/01/2008

3muwt

Blok Linie Fra Kl Kl Til Tur s* Min op* Varigh* Afstand I* Note

3	0415	rgbst	6:21	7:18	rgbst	23	2	0h57	X	
3	0415	rgbst	7:41	8:38	rgbst	3	2	0h57	X	
3	0415	rgbst	8:41	9:35	rgbst	2	2	0h54	X	C
3		rgbst	9:37	10:58	rigst	2	2	1h21		

3	0404	rigst	11:00	11:20	rigst	2	2	0h20	X	
3		rigst	11:22	11:34	rgbst	2	2	0h12		
3	0415	rgbst	11:36	12:30	rgbst	6	2	0h54	X	C
3	0415	rgbst	12:36	13:30	rgbst	8	2	0h54	X	C
3	0415	rgbst	13:38	14:32	rgbst	6	2	0h54	X	C
3	0415	rgbst	14:38	15:35	rgbst	7	2	0h57	X	
3	0415	rgbst	15:42	16:39	rgbst	6	2	0h57	X	
3	0415	rgbst	16:45	17:42	rgbst	3	2	0h57	X	
3	0415	rgbst	17:45	18:39	rgbst	182	2	0h54	X	
3	0415	rgbst	21:41	22:35	rgbst		2	0h54	X	E
Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc	start*	
Vsc end (*										

4 12345 viger 7:02 15:07 rgbst * 8h05 3h15 07/01/2007
05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
4	0417	viger	7:02	7:48	viger	253	2	0h46	X	C
4	0417	viger	12:01	12:45	viger	16	2	0h44	X	C
4	0417	viger	13:01	13:45	viger	21	2	0h44	X	C
4	0417	viger	14:06	14:50	viger	0	2	0h44	X	C
4	0248	viger1	14:50	15:07	rgbst		2	0h17	X	C

Noter C Kører kun på skoledage

E Kører kun man-tors fra september - april og kun på skoledage

Linje 249 hverdage kører kun:

3.7.-5.7.,10.7.-12.7., 17.7.-19.7.,24.7.-26.7., 31.7.-2.8., 7.8.-9.8., 15.10.-19.10.2007

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc	start*
Vsc end (*									

3 12345 bost 9:51 17:30 bost * 7h39 3h36 07/01/2007
05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
3	0249	bost	9:51	10:09	skjol	3	2	0h18	X	
3	0249	skjol	10:12	10:30	bost	21	2	0h18	X	
3	0249	bost	10:51	11:09	skjol	63	2	0h18	X	
3	0249	skjol	12:12	12:30	bost	17	2	0h18	X	
3	0249	bost	12:47	13:05	skjol	67	2	0h18	X	
3	0249	skjol	14:12	14:30	bost	17	2	0h18	X	
3	0249	bost	14:47	15:05	skjol	7	2	0h18	X	
3	0249	skjol	15:12	15:30	bost	19	2	0h18	X	
3	0249	bost	15:49	16:07	skjol	0	2	0h18	X	
3	0249	skjol	16:07	16:25	bost	24	2	0h18	X	

3	0249	bost	16:49	17:07	skjol	5	2	0h18	X
3	0249	skjol	17:12	17:30	bost		2	0h18	X

Linje 247/248/401/404/415/417 lørdage

Effecti-

ve: 07/01/2007

Vognplan: 1248 Lørdag Version: 1 Rute 248, 249, 415 (404) lørdag

Planperiode: UDB-M1

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
-----	---------	-----	-------	---------	--------	----------	---------	------------

Vsc end (*

1	6	rgbst	7:42	18:14	rgbst *	10h32	8h18	07/01/2007
---	---	-------	------	-------	---------	-------	------	------------

05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand I*	Note
------	-------	-----	----	--------	--------	---------	---------	------------	------

1	0042	rgbst	7:42	8:33	stlst	10	2	0h51	X
1	0042	stlst	8:43	9:32	rgbst	9	2	0h49	X
1	0415	rgbst	9:41	10:35	rgbst	7	2	0h54	X
1	0042	rgbst	10:42	11:33	stlst	10	2	0h51	X
1	0042	stlst	11:43	12:32	rgbst	9	2	0h49	X
1	0415	rgbst	12:41	13:35	rgbst	7	2	0h54	X
1	0042	rgbst	13:42	14:33	stlst	10	2	0h51	X
1	0042	stlst	14:43	15:32	rgbst	26	2	0h49	X
1	0248	rgbst	15:58	16:25	bost	22	2	0h27	X
1	0249	bost	16:47	17:05	skjol	6	2	0h18	X
1	0249	skjol	17:11	17:29	bost	18	2	0h18	X
1	0248	bost	17:47	18:14	rgbst		2	0h27	X

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
-----	---------	-----	-------	---------	--------	----------	---------	------------

Vsc end (*

2	6	rgbst	7:58	15:18	rgbst *	7h20	4h14	07/01/2007
---	---	-------	------	-------	---------	------	------	------------

05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand I*	Note
------	-------	-----	----	--------	--------	---------	---------	------------	------

2	0248	rgbst	7:58	8:25	bost	2	2	0h27	X
2	0248	bost	8:27	8:54	rgbst	4	2	0h27	X
2	0248	rgbst	8:58	9:25	bost	26	2	0h27	X
2	0249	bost	9:51	10:09	skjol	0	2	0h18	X
2	0249	skjol	10:09	10:27	bost	24	2	0h18	X
2	0248	bost	10:51	11:18	rgbst	0	2	0h27	X
2		rgbst	11:18	11:18	rigst	2	2	0h00	
2	0404	rigst	11:20	11:40	rigst	2	2	0h20	X
2		rigst	11:42	11:56	rgbst	2	2	0h14	
2	0248	rgbst	11:58	12:25	bost	26	2	0h27	X
2	0249	bost	12:51	13:09	skjol	57	2	0h18	X
2	0249	skjol	14:06	14:24	bost	27	2	0h18	X
2	0248	bost	14:51	15:18	rgbst		2	0h27	X

Linje 247/248/401/404/415/417 søndage

Effec-

tive: 07/01/2007

Vognplan: 1248 Søndag Version: 1 Rute 248, 249 og 415 søndag

Planperiode: UDB-M1

Vgl	Blk	op*	Fra	Start	Til	Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc	start*
0042-	1	7	rgbst	8:42	21:32	rgbst	*	12h50	8h28	07/01/2007	
05/01/2008											

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl	Til	Tur	s*	Min	op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
0042-	*	0042	rgbst	8:42	9:33	stlst	10	2		0h51		X	
0042-	*	0042	stlst	9:43	10:32	rgbst	9	2		0h49		X	
0042-	*	0415	rgbst	10:41	11:35	rgbst	7	2		0h54		X	
0042-	*	0042	rgbst	11:42	12:33	stlst	10	2		0h51		X	
0042-	*	0042	stlst	12:43	13:32	rgbst	190	2		0h49		X	
0042-	*	0042	rgbst	16:42	17:33	stlst	10	2		0h51		X	
0042-	*	0042	stlst	17:43	18:32	rgbst	9	2		0h49		X	
0042-	*	0415	rgbst	18:41	19:35	rgbst	7	2		0h54		X	
0042-	*	0042	rgbst	19:42	20:33	stlst	10	2		0h51		X	
0042-	*	0042	stlst	20:43	21:32	rgbst		2		0h49		X	

Vgl	Blk	op*	Fra	Start	Til	Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc	start*
0248-	1	7	rgbst	8:58	20:18	rgbst	*	11h20	5h24	07/01/2007	
05/01/2008											

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl	Til	Tur	s*	Min	op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
0248-	*	0248	rgbst	8:58	9:25	bost	22	2		0h27		X	
0248-	*	0249	bost	9:47	10:05	skjol	1	2		0h18		X	
0248-	*	0249	skjol	10:06	10:24	bost	23	2		0h18		X	
0248-	*	0248	bost	10:47	11:14	rgbst	44	2		0h27		X	
0248-	*	0248	rgbst	11:58	12:25	bost	22	2		0h27		X	
0248-	*	0249	bost	12:47	13:05	skjol	61	2		0h18		X	
0248-	*	0249	skjol	14:06	14:24	bost	23	2		0h18		X	
0248-	*	0248	bost	14:47	15:14	rgbst	44	2		0h27		X	
0248-	*	0248	rgbst	15:58	16:25	bost	2	2		0h27		X	
0248-	*	0249	bost	16:27	16:45	skjol	21	2		0h18		X	
0248-	*	0249	skjol	17:06	17:24	bost	27	2		0h18		X	
0248-	*	0248	bost	17:51	18:18	rgbst	40	2		0h27		X	
0248-	*	0248	rgbst	18:58	19:25	bost	26	2		0h27		X	

0248- * 0248 bost 19:51 20:18 rjbst 2 0h27 x

1.3 Udbudsenhed 3 - uddybende oplysninger om vognplan 1419

Generelle oplysninger

Linje 42

Linjeføring: Ringsted st. – Bringstrup (friskolen) - Bringstrup – Ørslevvester – Gyrestinge – Gyrestings Skovhuse – St. Ebberup – Kr. Flinterup – Nyrup st. – Stenmagle (Mejerivej) – Stenmagle skole – Stenlille st.

Linje 234

Linjeføring: Slagelse Busstation – Østerbro (Vestsj. Center) – Kindertofte – Allen/Amtsgården – Sorø Byterminal – Sorøhallen – Fjenneslev (Byagervej) – Ringsted st.

Linje 251

Linjeføring: Ringsted st. – Næstvedvej v/Bragesvej – Mulstrup – Nordrup (Ringsted) – Giesegård – Klippede – Nordbakkeskolen – Farendløse – Ørslev.

Linje 404

Linjeføring: Ringsted st. – Sjællandsgade – Torvet – Sct. Bendts Gade – Bjergbakken – Klosterparks Allé – Nørregade (Ringsted center) – Sct. Bendts Gade – Ringsted st.

Linje 419

Linjeføring: Veterslev-Høm skole – Høm – Skellerød – Sigersted – Sigerstedhuse – Bringstrup (friskolen) – Ringsted st. – Sdr. Parkvej – Ahorn Allé – Ringsted Mark – Høm – Englerupgård – Veterslev (Bygaden) - Veterslev (Næstvedvej) – Veterslev-Høm skole

Driftsomfang pr normalmåned

En normalmåned er opgjort som 22 hverdage 4 lørdage og 4 søndage.

Hverdage (dagtype man-fre) i alt **502:42 (502,70)** køreplantimer pr normalmåned

Driftsomfang pr normaluge

En normaluge er opgjort som 5 hverdage (man-fre), 1 lørdag og 1 søndag.

Køreplantimer

4 hverdage	06-18	77:04 (77,07)
4 hverdage	00-06 og 18-24	14:20 (14,33)
1 fredag	06-18	19:16 (19,27)
1 fredag	00-06 og 18-24	2:49 (2,82)
lørdag	06-14	0:00
lørdag	00-06 og 14-24	0:00
søndag	06-18	0:00
søndag	00-06 og 18-24	0:00

Køreplantimer ialt i normaluge	113:29 (113,48)
Tillægstid i normaluge	29:46 (29,77)

Driftsomfang pr. normaldag

Køreplanner-timer-minutter:	Driftbusantal:	Km
Mandag 22:51	3	824,8
Tirsdag 22:51	3	824,8
Onsdag 22:51	3	824,8
Torsdag 22:51	3	824,8
Fredag 22:05	3	800,2

På efterfølgende sider ses kopi af aktuelle vognplan.

Forkortelser i vognplan 1419:

Punkt:	Beskrivelse:
veth2	Vetterslev-Høm skole
høm1z	Høm
skell	Skellerød
siger	Sigersted
sighu	Sigerstedhuse
brisk	Bringstrup skole
rgbst	Ringsted st.
veth1	Vetterslev Høm skole
vetby	Vetterslev (Bygade)
vetnæ	Vetterslev (Næstvedvej)
engle	Englerupgård
høm2z	Høm
hømzz	Høm
rgmar	Ringsted Mark
ahorn	Ahorn Alle
sdrpa	Sdr. Parkvej
stlst	Stenlille st
stlfa	Hovedgaden v/Fasanvej
stmsk	Stenmagle skole
stmme	Stenmagle (Mejerivej)
nyrst	Nyrup st
krfli	Kr Flinterup
stebb	St Ebberup (Gyrstingevej)
gyrsk	Gyrstinge Skovhuse
gyrst	Gyrstinge
ørsve	Ørslevvester
bring	Bringstrup
fjens	Fjenneslev (Byagervej)
sorøh	Sorøhallen
allee	Alleen (Amtagården)
alleh	Alleen (v/Hauchsvej)
sobyt	Sorø Byterminal
faren	Farendløse

norsk	Nordbakkeskolen
nordp	Nordrup (Rg)
mulst	Mulstrup
næbrv	Næstvedvej v/Bragesvej
rigst	Ringsted st.
sjæll	Sjællandsgade
tovet	Torvet
sctbg	Sct Bendts Gade
bjbkk	Bjergbakken
klopk	Klosterparks Alle
nørre	Nørregade

Bemærkninger:

Der er postkassetømning i Gyrstinge mandage-fredage

Linje 42/234/251/404/419 hverdage

Effecti-

ve: 07/01/2007

Vognplan: 1419 Hverdag Version: 1 Linje 42, 234, 251 419

Planperiode: UDB-M1

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
	1f 5	stlst	5:27	19:32	rgbst	14h05	6h03	07/01/2007

05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
1	0042	stlst	5:27	6:16	rgbst	3	2	0h49	X	
1		rgbst	6:19	7:03	faren	1	2	0h44		
1	0251	faren	7:04	7:23	rgbst	7	2	0h19	X	C
1	0234	rgbst	7:30	7:51	sobyt	2	2	0h21	X	C
1		sobyt	7:53	8:40	gyrsk	2	2	0h47		
1	0042	gyrsk	8:42	9:07	rgbst	7	2	0h25	X	
1		rgbst	9:14	14:01	allee	2	2	4h47		
1	0234	allee	14:03	14:30	rgbst	2	2	0h27	X	C
1		rgbst	14:32	14:47	sobyt	2	2	0h15		
1	0234	sobyt	14:49	15:11	rgbst	31	2	0h22	X	C
1	0042	rgbst	15:42	16:33	stlst	10	2	0h51	X	
1	0042	stlst	16:43	17:32	rgbst	10	2	0h49	X	
1	0042	rgbst	17:42	18:33	stlst	10	2	0h51	X	
1	0042	stlst	18:43	19:32	rgbst		2	0h49	X	

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
	1234	stlst	5:27	22:32	rgbst	17h05	6h49	07/01/2007

05/01/2008

lmwt

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
1	0042	stlst	5:27	6:16	rgbst	3	2	0h49	X	
1		rgbst	6:19	7:03	faren	1	2	0h44		
1	0251	faren	7:04	7:23	rgbst	7	2	0h19	X	C
1	0234	rgbst	7:30	7:51	sobyt	2	2	0h21	X	C
1		sobyt	7:53	8:40	gyrsk	2	2	0h47		
1	0042	gyrsk	8:42	9:07	rgbst	7	2	0h25	X	
1		rgbst	9:14	14:01	allee	2	2	4h47		
1	0234	allee	14:03	14:30	rgbst	2	2	0h27	X	C
1		rgbst	14:32	14:47	sobyt	2	2	0h15		

1	0234	soby	14:49	15:11	rgbst	31	2	0h22	X	C
1	0042	rgbst	15:42	16:33	stlst	10	2	0h51	X	
1	0042	stlst	16:43	17:32	rgbst	10	2	0h49	X	
1	0042	rgbst	17:42	18:33	stlst	10	2	0h51	X	
1	0042	stlst	18:43	19:32	rgbst	130	2	0h49	X	
1	0042	rgbst	21:42	22:04	gyrst	4	2	0h22	X	E
1	0042	gyrst	22:08	22:32	rgbst		2	0h24	X	E

Vgl Blk op* Fra Start Til Til VehGrp Varighed Pub tid Vsc start*
Vsc end (*

2 12345 stlst 6:24 19:04 gyrst 12h40 10h44 07/01/2007
05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl	Til	Tur	s*	Min	op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
2	0042	stlst	6:24	7:19	rgbst	8	2	0h55				X	
2	0042	rgbst	7:27	7:50	gyrsk	2	2	0h23				X	
2	0042	gyrsk	7:52	8:19	rgbst	12	2	0h27				X	
2	0042	rgbst	8:31	9:23	stlst	7	2	0h52				X	
2	0042	stlst	9:30	10:19	rgbst	23	2	0h49				X	
2	0042	rgbst	10:42	11:33	stlst	8	2	0h51				X	
2	0042	stlst	11:41	12:33	rgbst	9	2	0h52				X	
2	0042	rgbst	12:42	13:04	gyrst	0	2	0h22				X	
2	0042	gyrst	13:04	13:37	rgbst	7	2	0h33				X	C
2	0042	rgbst	13:44	14:06	gyrst	0	2	0h22				X	C
2	0042	gyrst	14:06	14:39	rgbst	3	2	0h33				X	
2	0042	rgbst	14:42	15:33	stlst	10	2	0h51				X	
2	0042	stlst	15:43	16:35	rgbst	7	2	0h52				X	
2	0042	rgbst	16:42	17:33	stlst	10	2	0h51				X	
2	0042	stlst	17:43	18:32	rgbst	10	2	0h49				X	
2	0042	rgbst	18:42	19:04	gyrst		2	0h22				X	

Vgl Blk op* Fra Start Til Til VehGrp Varighed Pub tid Vsc start*
Vsc end (*

3 12345 h mlz 7:18 17:20 rigst 10h02 5h18 07/01/2007
05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl	Til	Tur	s*	Min	op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
3	0419	h�mlz	7:18	8:09	veth2	7	2	0h51				X	C
3	0419	veth2	8:16	8:41	rgbst	2	2	0h25				X	C
3		rgbst	8:43	9:43	veth1	137	2	1h00					
3	0419	veth1	12:00	12:43	veth2	2	2	0h43				X	C
3		veth2	12:45	12:55	veth1	2	2	0h10					
3	0419	veth1	12:57	13:47	veth2	2	2	0h50				X	C
3		veth2	13:49	13:49	veth1	2	2	0h00					
3	0419	veth1	13:51	14:49	veth2	0	2	0h58				X	C

3	vevh2	14:49	14:49	vevh1	1	2	0h00		
3	0419	vevh1	14:50	15:37	høvlz	2	2	0h47	X C
3		høvlz	15:39	16:16	rgbst	2	2	0h37	
3	0419	rgbst	16:18	16:42	høvlz	2	2	0h24	X C
3		høvlz	16:44	16:58	rgbst	2	2	0h14	
3	0404	rgbst	17:00	17:20	rgbst		2	0h20	X

Noter C Kører kun på skoledage

E Kører kun man-tors fra september - april og kun på skoledage

1.4 Udbudsenhed 4 - uddybende oplysninger om vognplan 1301

Generelle oplysninger

Linje 34

Linjeføring: Slagelse Busstation-Ndr. Stationsvej-Kalundborgvej-Vestre Ringgade-Korsørvej-Slagelse Landevej-Borgergade-Vejsager-Slagelse Landevej-Skovvej-Sand-vejsbanken-Dahlsvej-Teilmanns Alle-Casper Brands Plads

Linje 35

Linjeføring: Slagelse Busstation-Ndr. Stationsvej-Kalundborgvej-Vestre Ringgade-Korsørvej- Slagelse Landevej-Borgergade-Skolevej-Akacievej-Stationsvej-Forlevvej-Bildsøvej-Agervej-Frølundvej-Mælkevejen-Halsebyvej-Marsk Stigs Vej-Tjærebyvej-Tårnborgholen(vende)-Tjærebyvej-Marsk Stigs Vej-Halseby-vej-Ørnumvej-Tårnborghvej-Storebæltsvej-Korsør st.-Storebæltsvej-Tårnborghvej-Halsskovbroen-Caspar Brands Plads

Linje 301

Linjeføring: Slagelse Busstation-Ndr. Stationsvej-Kalundborgvej-Vestre Ringgade-Strandvejen-Landsgravvej-Korsørvej-Idagårdsvej-Ærøvej-Idagårdsvej-Sdr. Ringgade-Ny Næstvedvej-Antvorskov Allé-Slotsalleen-Kongelyset-Bjergbygade-Bredgade-Korsgade-H. P. Hansens Plads-Løvegade-Schweizerplads-Jernbanegade-Valbyvej-Ndr. Stationsvej-Slagelse Busstation.

Linje 302

Linjeføring: Slagelse Busstation-Ndr. Stationsvej-Kalundborgvej-Løvegade-Sdr.Stationsvej-Jernbanegade-Schweizerpladsen-Løvegade-H.P.Hansens Plads-Korsgade-Bredgade-Bjergbygade-Klostergade- Parkvej-Ingemannsvej-Sverigesvej-Strudsbjergvej-Grønningen-Stadionvej-Fælledvej-Parkvej-Smedegade-Rådhuspladsen-Torvegade-Østerbro-Jernbanegade-Sdr. Stationsvej-Løvegade-Kalundborgvej-Ndr. Stationsvej-Slagelse Busstation.

Slagelse Busstation-Ndr. Stationsvej-Valbyvej-Kierullfsvej-Rosenkildevej-Østre Alle-Holbækvej-Murervej-Holbækvej-Valmuevej-Rosenkildevej-Ndr. Stationsvej-Valbyvej-Slagelse Busstation.

Linje 303

Linjeføring: Slagelse Busstation-Ndr. Stationsvej-Valbyvej-Østerbro-Torvegade-Rådhuspladsen-Smedegade-Skolegade-Skovsøgade-Fruegade-Klingeberg-Bredgade-Mariendals Allé-Korsørvej-Landsgravvej-Hjorthøjvej-Strandvejen-Roarsvej-Sagavej-Holmstrupvej-Strandvejen-Vestergade-Sct. Knudsgade-Bredgade-Korsgade-H.P. Hansens Plads-Løvegade-Vestre Ringgade-Kalundborgvej-Ndr.Stationsvej-Slagelse Busstation.

Slagelse Busstation-Ndr. Stationsvej-Kalundborgvej-Ndr. Ringgade-Rosenkildevej-Århusvej-Valbyvej-Dalsvinget-Elmedalsvej-Kalundborgvej-Valbygårdsvej-Vendeplads-Valbygårdsvej-Kalundborgvej-Holmstrupvej-Vendeplads-Holmstrupvej-Kalundborgvej-Ndr. Stationsvej-Slagelse Busstation.

Linje 313

Linjeføring: Slagelse Busstation-Ndr. Stationsvej-Kalundborgvej-Valbygårdsvej-Stillingevej-Bildsøvej-Stillinge Centralskole-Bildsøvej-Stillingevej-Kildegårdsvej-Krænkerupvej-Stationsvej-Krænkerupvej-Kagsmarkvej-Tyvbjergvej-Blæsingevvej-Jordbrovej-Kalundborgvej-Elmedalsvej-Valbyvej-Ndr. Ringgade-Rosenkildevej-Østerbro-Jernbanegade-Ndr.Stationsvej-Slagelse Busstation

Driftsomfang pr normalmåned

En normalmåned er opgjort som 22 hverdage 4 lørdage og 4 søndage.

Hverdage (dagtype man-fre) i alt 2.227:08 (2.227,13) køreplantimer pr normalmåned

Weekend (dagtype lør-søn) i alt 369:56 (369,93) køreplantimer pr normalmåned

I alt **2.597:04 (2.597,07)**

Driftsomfang pr normaluge

En normaluge er opgjort som 5 hverdage (man-fre), 1 lørdag og 1 søndag.

Køreplantimer

5 hverdage	06-18	401:10 (401,17)
5 hverdage	00-06 og 18-24	105:00 (105,00)
Lørdag	06-14	31:50 (31,83)
Lørdag	00-06 og 14-24	23:54 (23,90)
Søndag	06-18	22:59 (22,98)
Søndag	00-06 og 18-24	13:46 (13,77)

Køreplantimer ialt i normaluge	598:39 (98,65)
Tillægstid i normaluge	149:21 (149,35)

Driftsomfang pr. normaldag

Køreplantimer-minutter:	Driftbusantal:	Km
Mandag 101:14	8	2206,6
Tirsdag 101:14	8	2206,6
Onsdag 101:14	8	2206,6
Torsdag 101:14	8	2206,6
Fredag 101:14	8	2206,6
Lørdag 55:44	6	1180,0
Søndag 36:45	3	783,7

På efterfølgende sider ses kopi af aktuelle vognplan.

Forkortelser i vognplan 1301:

Punkt:	Beskrivelse:
Sgbst	Slagelse Busstation
Øsbro	Østerbro (Vestsjællands Centret)

Sgrpl	Rådhuspladsen
Kling	Klingenberg
Brega	Bredegade
Køvej	Korsørvej
Ldsgv	Landsgravvej
Hjhøj	Hjorthøjvej
Roars	Roarsvej
Hostr	Holmstrupvej v/Strandvejen
Strvj	Strandvejen
Vestg	Vestergade
Hphan	H P Hansens Plads
Sgjbjg	Jernbanegade, Slagelse
Kabov	Kalundborgvej
Ndrri	Ndr Ringgade
Nrvan	Nørrevangsskolen
Århvj	Århusvej
Vlbvj	Valbyvej
Dasvt	Dalsvinget
Eldav	Elmedalsvej
Kaelm	Kalundborgvej v/Elmelunde
Vlbgå	Valbygårdsvej
Hostv	Holmstrupvej
Smede	Smedegade
Sorøv	Sorøvej
Sønde	Søndermarksvej
Bysks	Byskovvej v/Solbærvej
Byska	Byskov Alle
Byskæ	Byskovvej v/Ægirsvej
Klost	Klosterbanken
Sgtek	Teknisk skole, Slagelse
Mavsk	Marievangskolen
Idall	Idagårdsvej v/Lillevang
Ærøvj	Ærøvej
Idajr	Idagårdsvej v/Jernbanen
Bilka	Bilka (Slagelse)
Antvo	Antvorskov alle
Konge	Kongelyset
Bjerg	Bjergbygade
Løveg	Løvegade
Srsta	Søndre Stationsvej
Klosg	Klostergade
Parkv	Parkvej
Sygsg	Slagelse Sygehus (Ingemannsvej)
Sveri	Sverigesvej
Strud	Strudsbjergvej
Grønn	Grønningen

Bemærkninger:

Der er "viceværtfunktion" på Slagelse busstation, jf. afsnit 5.2

Linje 34/35/301/302/303 hverdage

Særlig køreplan på linje 301 og 302 sommerferie og juleferie. Kører med reduceret drift

Effecti-

ve: 07/01/2007

Vognplan: 1301 Hverdag Version: 1 Linie 301-302-303 Slagelse bybus (basis)

Planperiode: UDB-M1

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
1	12345	sgbst	5:06	18:42 sgbst		13h36	11h53	07/01/2007

Vsc end (*
05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
1	0035	sgbst	5:06	5:52 cbrpl	1	2	0h46		X	
1	0034	cbrpl	5:53	6:23 sgbst	7	2	0h30		X	
1	0034	sgbst	6:30	7:00 cbrpl	1	2	0h30		X	
1	0035	cbrpl	7:01	7:47 sgbst	2	2	0h46		X	
1	0301	sgbst	7:49	8:14 sgbst	2	2	0h25		X	
1	0301	sgbst	8:16	8:42 sgbst	7	2	0h26		X	
1	0301	sgbst	8:49	9:14 sgbst	2	2	0h25		X	
1	0301	sgbst	9:16	9:42 sgbst	7	2	0h26		X	
1	0301	sgbst	9:49	10:14 sgbst	2	2	0h25		X	
1	0301	sgbst	10:16	10:42 sgbst	7	2	0h26		X	
1	0301	sgbst	10:49	11:14 sgbst	2	2	0h25		X	
1	0301	sgbst	11:16	11:42 sgbst	7	2	0h26		X	
1	0301	sgbst	11:49	12:14 sgbst	2	2	0h25		X	
1	0301	sgbst	12:16	12:42 sgbst	7	2	0h26		X	
1	0301	sgbst	12:49	13:14 sgbst	2	2	0h25		X	
1	0301	sgbst	13:16	13:42 sgbst	7	2	0h26		X	
1	0301	sgbst	13:49	14:14 sgbst	2	2	0h25		X	
1	0301	sgbst	14:16	14:42 sgbst	7	2	0h26		X	
1	0301	sgbst	14:49	15:14 sgbst	2	2	0h25		X	
1	0301	sgbst	15:16	15:42 sgbst	7	2	0h26		X	
1	0301	sgbst	15:49	16:14 sgbst	2	2	0h25		X	
1	0301	sgbst	16:16	16:42 sgbst	7	2	0h26		X	
1	0301	sgbst	16:49	17:14 sgbst	2	2	0h25		X	
1	0301	sgbst	17:16	17:42 sgbst	7	2	0h26		X	
1	0301	sgbst	17:49	18:14 sgbst	2	2	0h25		X	
1	0301	sgbst	18:16	18:42 sgbst		2	0h26		X	

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
2	12345	sgbst	5:21	19:05 sgbst		13h44	11h19	07/01/2007

Vsc end (*
05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand I*	Note
2	0302	sgbst	5:21	5:50 sgbst	15	2	0h29	X	
2	0302	sgbst	6:05	6:26 sgbst	5	2	0h21	X	
2	0302	sgbst	6:31	7:00 sgbst	3	2	0h29	X	
2	0302	sgbst	7:03	7:24 sgbst	7	2	0h21	X	
2	0302	sgbst	7:31	8:00 sgbst	2	2	0h29	X	
2	0302	sgbst	8:02	8:23 sgbst	13	2	0h21	X	
2	0302	sgbst	8:36	9:05 sgbst	2	2	0h29	X	
2	0302	sgbst	9:07	9:28 sgbst	8	2	0h21	X	
2	0302	sgbst	9:36	10:05 sgbst	2	2	0h29	X	
2	0302	sgbst	10:07	10:28 sgbst	8	2	0h21	X	
2	0302	sgbst	10:36	11:05 sgbst	2	2	0h29	X	
2	0302	sgbst	11:07	11:28 sgbst	8	2	0h21	X	
2	0302	sgbst	11:36	12:05 sgbst	2	2	0h29	X	
2	0302	sgbst	12:07	12:28 sgbst	8	2	0h21	X	
2	0302	sgbst	12:36	13:05 sgbst	2	2	0h29	X	
2	0302	sgbst	13:07	13:28 sgbst	8	2	0h21	X	
2	0302	sgbst	13:36	14:05 sgbst	2	2	0h29	X	
2	0302	sgbst	14:07	14:28 sgbst	8	2	0h21	X	
2	0302	sgbst	14:36	15:05 sgbst	2	2	0h29	X	
2	0302	sgbst	15:07	15:28 sgbst	8	2	0h21	X	
2	0302	sgbst	15:36	16:05 sgbst	2	2	0h29	X	
2	0302	sgbst	16:07	16:28 sgbst	8	2	0h21	X	
2	0302	sgbst	16:36	17:05 sgbst	2	2	0h29	X	
2	0302	sgbst	17:07	17:28 sgbst	8	2	0h21	X	
2	0302	sgbst	17:36	18:05 sgbst	2	2	0h29	X	
2	0302	sgbst	18:07	18:28 sgbst	8	2	0h21	X	
2	0302	sgbst	18:36	19:05 sgbst		2	0h29	X	

Vgl Blk op* Fra Start Til Til VehGrp Varighed Pub tid Vsc start*
Vsc end (*
3 12345 sgbst 5:24 19:02 sgbst 13h38 11h35 07/01/2007
05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand I*	Note
3	0301	sgbst	5:24	5:50 sgbst	12	2	0h26	X	
3	0301	sgbst	6:02	6:27 sgbst	4	2	0h25	X	
3	0301	sgbst	6:31	6:55 sgbst	7	2	0h24	X	
3	0301	sgbst	7:02	7:27 sgbst	3	2	0h25	X	
3	0301	sgbst	7:30	7:56 sgbst	0	2	0h26	X	
3	0301	sgbst	7:56	8:04 sgbst	5	2	0h08	X	
3	0301	sgbst	8:09	8:34 sgbst	2	2	0h25	X	
3	0301	sgbst	8:36	9:02 sgbst	7	2	0h26	X	
3	0301	sgbst	9:09	9:34 sgbst	2	2	0h25	X	
3	0301	sgbst	9:36	10:02 sgbst	7	2	0h26	X	

3	0301	sgbst	10:09	10:34	sgbst	2	2	0h25	X
3	0301	sgbst	10:36	11:02	sgbst	7	2	0h26	X
3	0301	sgbst	11:09	11:34	sgbst	2	2	0h25	X
3	0301	sgbst	11:36	12:02	sgbst	7	2	0h26	X
3	0301	sgbst	12:09	12:34	sgbst	2	2	0h25	X
3	0301	sgbst	12:36	13:02	sgbst	7	2	0h26	X
3	0301	sgbst	13:09	13:34	sgbst	2	2	0h25	X
3	0301	sgbst	13:36	14:02	sgbst	7	2	0h26	X
3	0301	sgbst	14:09	14:34	sgbst	2	2	0h25	X
3	0301	sgbst	14:36	15:02	sgbst	7	2	0h26	X
3	0301	sgbst	15:09	15:34	sgbst	2	2	0h25	X
3	0301	sgbst	15:36	16:02	sgbst	7	2	0h26	X
3	0301	sgbst	16:09	16:34	sgbst	2	2	0h25	X
3	0301	sgbst	16:36	17:02	sgbst	7	2	0h26	X
3	0301	sgbst	17:09	17:34	sgbst	2	2	0h25	X
3	0301	sgbst	17:36	18:02	sgbst	7	2	0h26	X
3	0301	sgbst	18:09	18:34	sgbst	2	2	0h25	X
3	0301	sgbst	18:36	19:02	sgbst		2	0h26	X

Vgl Blk op* Fra Start Til Til VehGrp Varighed Pub tid Vsc start*
Vsc end (*

4 12345 sgbst 5:24 23:19 sgbst 17h55 15h10 07/01/2007
05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl	Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
4	0303	sgbst	5:24	5:50	sgbst	15	2	0h26		X	
4	0303	sgbst	6:05	6:27	sgbst	3	2	0h22		X	
4	0303	sgbst	6:30	6:56	sgbst	7	2	0h26		X	
4	0303	sgbst	7:03	7:25	sgbst	3	2	0h22		X	
4	0303	sgbst	7:28	7:55	sgbst	2	2	0h27		X	
4	0303	sgbst	7:57	8:19	sgbst	7	2	0h22		X	
4	0303	sgbst	8:26	8:55	sgbst	2	2	0h29		X	
4	0303	sgbst	8:57	9:19	sgbst	7	2	0h22		X	
4	0303	sgbst	9:26	9:55	sgbst	2	2	0h29		X	
4	0303	sgbst	9:57	10:19	sgbst	7	2	0h22		X	
4	0303	sgbst	10:26	10:55	sgbst	2	2	0h29		X	
4	0303	sgbst	10:57	11:19	sgbst	7	2	0h22		X	
4	0303	sgbst	11:26	11:55	sgbst	2	2	0h29		X	
4	0303	sgbst	11:57	12:19	sgbst	7	2	0h22		X	
4	0303	sgbst	12:26	12:55	sgbst	2	2	0h29		X	
4	0303	sgbst	12:57	13:19	sgbst	7	2	0h22		X	
4	0303	sgbst	13:26	13:55	sgbst	2	2	0h29		X	
4	0303	sgbst	13:57	14:19	sgbst	7	2	0h22		X	
4	0303	sgbst	14:26	14:55	sgbst	2	2	0h29		X	
4	0303	sgbst	14:57	15:19	sgbst	7	2	0h22		X	
4	0303	sgbst	15:26	15:55	sgbst	2	2	0h29		X	
4	0303	sgbst	15:57	16:19	sgbst	7	2	0h22		X	

4	0303	sgbst	16:26	16:55	sgbst	2	2	0h29	X
4	0303	sgbst	16:57	17:19	sgbst	7	2	0h22	X
4	0303	sgbst	17:26	17:55	sgbst	2	2	0h29	X
4	0303	sgbst	17:57	18:19	sgbst	7	2	0h22	X
4	0303	sgbst	18:26	18:55	sgbst	2	2	0h29	X
4	0303	sgbst	18:57	19:19	sgbst	7	2	0h22	X
4	0303	sgbst	19:26	19:55	sgbst	2	2	0h29	X
4	0303	sgbst	19:57	20:19	sgbst	7	2	0h22	X
4	0303	sgbst	20:26	20:55	sgbst	2	2	0h29	X
4	0303	sgbst	20:57	21:19	sgbst	7	2	0h22	X
4	0303	sgbst	21:26	21:55	sgbst	2	2	0h29	X
4	0303	sgbst	21:57	22:19	sgbst	7	2	0h22	X
4	0303	sgbst	22:26	22:55	sgbst	2	2	0h29	X
4	0303	sgbst	22:57	23:19	sgbst		2	0h22	X
Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til	Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
Vsc end (*									

5 12345 sgbst 5:25 23:22 sgbst 17h57 15h18 07/01/2007
05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl	Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
5	0301	sgbst	5:25	5:50	sgbst	12	2	0h25		X	
5	0301	sgbst	6:02	6:28	sgbst	2	2	0h26		X	
5	0301	sgbst	6:30	6:55	sgbst	7	2	0h25		X	
5	0301	sgbst	7:02	7:28	sgbst	1	2	0h26		X	
5	0301	sgbst	7:29	7:54	sgbst	2	2	0h25		X	
5	0301	sgbst	7:56	8:22	sgbst	7	2	0h26		X	
5	0301	sgbst	8:29	8:54	sgbst	2	2	0h25		X	
5	0301	sgbst	8:56	9:22	sgbst	7	2	0h26		X	
5	0301	sgbst	9:29	9:54	sgbst	2	2	0h25		X	
5	0301	sgbst	9:56	10:22	sgbst	7	2	0h26		X	
5	0301	sgbst	10:29	10:54	sgbst	2	2	0h25		X	
5	0301	sgbst	10:56	11:22	sgbst	7	2	0h26		X	
5	0301	sgbst	11:29	11:54	sgbst	2	2	0h25		X	
5	0301	sgbst	11:56	12:22	sgbst	7	2	0h26		X	
5	0301	sgbst	12:29	12:54	sgbst	2	2	0h25		X	
5	0301	sgbst	12:56	13:22	sgbst	7	2	0h26		X	
5	0301	sgbst	13:29	13:54	sgbst	2	2	0h25		X	
5	0301	sgbst	13:56	14:22	sgbst	7	2	0h26		X	
5	0301	sgbst	14:29	14:54	sgbst	2	2	0h25		X	
5	0301	sgbst	14:56	15:22	sgbst	7	2	0h26		X	
5	0301	sgbst	15:29	15:54	sgbst	2	2	0h25		X	
5	0301	sgbst	15:56	16:22	sgbst	7	2	0h26		X	
5	0301	sgbst	16:29	16:54	sgbst	2	2	0h25		X	
5	0301	sgbst	16:56	17:22	sgbst	7	2	0h26		X	
5	0301	sgbst	17:29	17:54	sgbst	2	2	0h25		X	
5	0301	sgbst	17:56	18:22	sgbst	7	2	0h26		X	
5	0301	sgbst	18:29	18:54	sgbst	2	2	0h25		X	

5	0301	sgbst	18:56	19:22	sgbst	7	2	0h26	X
5	0301	sgbst	19:29	19:54	sgbst	2	2	0h25	X
5	0301	sgbst	19:56	20:22	sgbst	7	2	0h26	X
5	0301	sgbst	20:29	20:54	sgbst	2	2	0h25	X
5	0301	sgbst	20:56	21:22	sgbst	7	2	0h26	X
5	0301	sgbst	21:29	21:54	sgbst	2	2	0h25	X
5	0301	sgbst	21:56	22:22	sgbst	7	2	0h26	X
5	0301	sgbst	22:29	22:54	sgbst	2	2	0h25	X
5	0301	sgbst	22:56	23:22	sgbst		2	0h26	X

Vgl Blk op* Fra Start Til Til VehGrp Varighed Pub tid Vsc start*
Vsc end (*
6 12345 sgbst 5:29 23:25 sgbst 17h56 15h00 07/01/2007
05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
6	0302	sgbst	5:29	5:50	sgbst	11	2	0h21	X	
6	0302	sgbst	6:01	6:30	sgbst	3	2	0h29	X	
6	0302	sgbst	6:33	6:54	sgbst	7	2	0h21	X	
6	0302	sgbst	7:01	7:30	sgbst	1	2	0h29	X	
6	0302	sgbst	7:31	7:52	sgbst	4	2	0h21	X	
6	0302	sgbst	7:56	8:25	sgbst	2	2	0h29	X	
6	0302	sgbst	8:27	8:48	sgbst	8	2	0h21	X	
6	0302	sgbst	8:56	9:25	sgbst	2	2	0h29	X	
6	0302	sgbst	9:27	9:48	sgbst	8	2	0h21	X	
6	0302	sgbst	9:56	10:25	sgbst	2	2	0h29	X	
6	0302	sgbst	10:27	10:48	sgbst	8	2	0h21	X	
6	0302	sgbst	10:56	11:25	sgbst	2	2	0h29	X	
6	0302	sgbst	11:27	11:48	sgbst	8	2	0h21	X	
6	0302	sgbst	11:56	12:25	sgbst	2	2	0h29	X	
6	0302	sgbst	12:27	12:48	sgbst	8	2	0h21	X	
6	0302	sgbst	12:56	13:25	sgbst	2	2	0h29	X	
6	0302	sgbst	13:27	13:48	sgbst	8	2	0h21	X	
6	0302	sgbst	13:56	14:25	sgbst	2	2	0h29	X	
6	0302	sgbst	14:27	14:48	sgbst	8	2	0h21	X	
6	0302	sgbst	14:56	15:25	sgbst	2	2	0h29	X	
6	0302	sgbst	15:27	15:48	sgbst	8	2	0h21	X	
6	0302	sgbst	15:56	16:25	sgbst	2	2	0h29	X	
6	0302	sgbst	16:27	16:48	sgbst	8	2	0h21	X	
6	0302	sgbst	16:56	17:25	sgbst	2	2	0h29	X	
6	0302	sgbst	17:27	17:48	sgbst	8	2	0h21	X	
6	0302	sgbst	17:56	18:25	sgbst	2	2	0h29	X	
6	0302	sgbst	18:27	18:48	sgbst	8	2	0h21	X	
6	0302	sgbst	18:56	19:25	sgbst	2	2	0h29	X	
6	0302	sgbst	19:27	19:48	sgbst	8	2	0h21	X	
6	0302	sgbst	19:56	20:25	sgbst	2	2	0h29	X	

6	0302	sgbst	20:27	20:48	sgbst	8	2	0h21	X
6	0302	sgbst	20:56	21:25	sgbst	2	2	0h29	X
6	0302	sgbst	21:27	21:48	sgbst	8	2	0h21	X
6	0302	sgbst	21:56	22:25	sgbst	2	2	0h29	X
6	0302	sgbst	22:27	22:48	sgbst	8	2	0h21	X
6	0302	sgbst	22:56	23:25	sgbst		2	0h29	X

Vgl Blk op* Fra Start Til Til VehGrp Varighed Pub tid Vsc start*
Vsc end (*
7 12345 sgbst 5:33 18:49 sgbst 13h16 11h19 07/01/2007
05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand I*	Note
7	0303	sgbst	5:33	5:55	sgbst	7	2	0h22	X
7	0303	sgbst	6:02	6:28	sgbst	5	2	0h26	X
7	0303	sgbst	6:33	6:55	sgbst	7	2	0h22	X
7	0303	sgbst	7:02	7:28	sgbst	3	2	0h26	X
7	0303	sgbst	7:31	7:53	sgbst	3	2	0h22	X
7	0303	sgbst	7:56	8:25	sgbst	2	2	0h29	X
7	0303	sgbst	8:27	8:49	sgbst	7	2	0h22	X
7	0303	sgbst	8:56	9:25	sgbst	2	2	0h29	X
7	0303	sgbst	9:27	9:49	sgbst	7	2	0h22	X
7	0303	sgbst	9:56	10:25	sgbst	2	2	0h29	X
7	0303	sgbst	10:27	10:49	sgbst	7	2	0h22	X
7	0303	sgbst	10:56	11:25	sgbst	2	2	0h29	X
7	0303	sgbst	11:27	11:49	sgbst	7	2	0h22	X
7	0303	sgbst	11:56	12:25	sgbst	2	2	0h29	X
7	0303	sgbst	12:27	12:49	sgbst	7	2	0h22	X
7	0303	sgbst	12:56	13:25	sgbst	2	2	0h29	X
7	0303	sgbst	13:27	13:49	sgbst	7	2	0h22	X
7	0303	sgbst	13:56	14:25	sgbst	2	2	0h29	X
7	0303	sgbst	14:27	14:49	sgbst	7	2	0h22	X
7	0303	sgbst	14:56	15:25	sgbst	2	2	0h29	X
7	0303	sgbst	15:27	15:49	sgbst	7	2	0h22	X
7	0303	sgbst	15:56	16:25	sgbst	2	2	0h29	X
7	0303	sgbst	16:27	16:49	sgbst	7	2	0h22	X
7	0303	sgbst	16:56	17:25	sgbst	2	2	0h29	X
7	0303	sgbst	17:27	17:49	sgbst	7	2	0h22	X
7	0303	sgbst	17:56	18:25	sgbst	2	2	0h29	X
7	0303	sgbst	18:27	18:49	sgbst		2	0h22	X

Vgl Blk op* Fra Start Til Til VehGrp Varighed Pub tid Vsc start*
Vsc end (*
8 12345 cbrpl 7:01 18:45 sgbst 11h44 9h40 07/01/2007
05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand I*	Note
8	0035	cbrpl	7:01	7:47	sgbst	9	2	0h46	X
8	0313	sgbst	7:56	8:01	jernb	2	2	0h05	X
8		jernb	8:03	8:14	sgbst	2	2	0h11	
8	0302	sgbst	8:16	8:45	sgbst	2	2	0h29	X
8	0302	sgbst	8:47	9:08	sgbst	8	2	0h21	X
8	0302	sgbst	9:16	9:45	sgbst	2	2	0h29	X
8	0302	sgbst	9:47	10:08	sgbst	8	2	0h21	X
8	0302	sgbst	10:16	10:45	sgbst	2	2	0h29	X
8	0302	sgbst	10:47	11:08	sgbst	8	2	0h21	X
8	0302	sgbst	11:16	11:45	sgbst	2	2	0h29	X
8	0302	sgbst	11:47	12:08	sgbst	8	2	0h21	X
8	0302	sgbst	12:16	12:45	sgbst	2	2	0h29	X
8	0302	sgbst	12:47	13:08	sgbst	8	2	0h21	X
8	0302	sgbst	13:16	13:45	sgbst	2	2	0h29	X
8	0302	sgbst	13:47	14:08	sgbst	8	2	0h21	X
8	0302	sgbst	14:16	14:45	sgbst	2	2	0h29	X
8	0302	sgbst	14:47	15:08	sgbst	8	2	0h21	X
8	0302	sgbst	15:16	15:45	sgbst	2	2	0h29	X
8	0302	sgbst	15:47	16:08	sgbst	8	2	0h21	X
8	0302	sgbst	16:16	16:45	sgbst	2	2	0h29	X
8	0302	sgbst	16:47	17:08	sgbst	8	2	0h21	X
8	0302	sgbst	17:16	17:45	sgbst	2	2	0h29	X
8	0302	sgbst	17:47	18:08	sgbst	8	2	0h21	X
8	0302	sgbst	18:16	18:45	sgbst		2	0h29	X

Linje 34/35/301/302/303 lørdag

Effecti-

ve: 07/01/2007

Vognplan: 1301 Lørdag Version: 1 Linie 301-302-303 Slagelse bybusser

Planperiode: UDB-M1

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
	1	6	sgbst	7:19 13:18	sgbst	5h59	5h00	07/01/2007
Vsc end (*								
05/01/2008								

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand I*	Note
1	0302	sgbst	7:19	7:48	sgbst	9	2	0h29	X
1	0302	sgbst	7:57	8:18	sgbst	1	2	0h21	X
1	0302	sgbst	8:19	8:48	sgbst	9	2	0h29	X
1	0302	sgbst	8:57	9:18	sgbst	1	2	0h21	X
1	0302	sgbst	9:19	9:48	sgbst	9	2	0h29	X
1	0302	sgbst	9:57	10:18	sgbst	1	2	0h21	X
1	0302	sgbst	10:19	10:48	sgbst	9	2	0h29	X
1	0302	sgbst	10:57	11:18	sgbst	1	2	0h21	X
1	0302	sgbst	11:19	11:48	sgbst	9	2	0h29	X
1	0302	sgbst	11:57	12:18	sgbst	1	2	0h21	X
1	0302	sgbst	12:19	12:48	sgbst	9	2	0h29	X
1	0302	sgbst	12:57	13:18	sgbst		2	0h21	X

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
	2	6	sgbst	7:26 23:19	sgbst	15h53	13h36	07/01/2007
Vsc end (*								
05/01/2008								

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand I*	Note
2	0303	sgbst	7:26	7:55	sgbst	2	2	0h29	X
2	0303	sgbst	7:57	8:19	sgbst	7	2	0h22	X
2	0303	sgbst	8:26	8:55	sgbst	2	2	0h29	X
2	0303	sgbst	8:57	9:19	sgbst	7	2	0h22	X
2	0303	sgbst	9:26	9:55	sgbst	2	2	0h29	X
2	0303	sgbst	9:57	10:19	sgbst	7	2	0h22	X
2	0303	sgbst	10:26	10:55	sgbst	2	2	0h29	X
2	0303	sgbst	10:57	11:19	sgbst	7	2	0h22	X
2	0303	sgbst	11:26	11:55	sgbst	2	2	0h29	X
2	0303	sgbst	11:57	12:19	sgbst	7	2	0h22	X
2	0303	sgbst	12:26	12:55	sgbst	2	2	0h29	X
2	0303	sgbst	12:57	13:19	sgbst	7	2	0h22	X
2	0303	sgbst	13:26	13:55	sgbst	2	2	0h29	X

2	0303	sgbst	13:57	14:19	sgbst	7	2	0h22	X
2	0303	sgbst	14:26	14:55	sgbst	2	2	0h29	X
2	0303	sgbst	14:57	15:19	sgbst	7	2	0h22	X
2	0303	sgbst	15:26	15:55	sgbst	2	2	0h29	X
2	0303	sgbst	15:57	16:19	sgbst	7	2	0h22	X
2	0303	sgbst	16:26	16:55	sgbst	2	2	0h29	X
2	0303	sgbst	16:57	17:19	sgbst	7	2	0h22	X
2	0303	sgbst	17:26	17:55	sgbst	2	2	0h29	X
2	0303	sgbst	17:57	18:19	sgbst	7	2	0h22	X
2	0303	sgbst	18:26	18:55	sgbst	2	2	0h29	X
2	0303	sgbst	18:57	19:19	sgbst	7	2	0h22	X
2	0303	sgbst	19:26	19:55	sgbst	2	2	0h29	X
2	0303	sgbst	19:57	20:19	sgbst	7	2	0h22	X
2	0303	sgbst	20:26	20:55	sgbst	2	2	0h29	X
2	0303	sgbst	20:57	21:19	sgbst	7	2	0h22	X
2	0303	sgbst	21:26	21:55	sgbst	2	2	0h29	X
2	0303	sgbst	21:57	22:19	sgbst	7	2	0h22	X
2	0303	sgbst	22:26	22:55	sgbst	2	2	0h29	X
2	0303	sgbst	22:57	23:19	sgbst		2	0h22	X

Vgl Blk op* Fra Start Til Til VehGrp Varighed Pub tid Vsc start*
Vsc end (*
3 6 sgbst 7:27 13:25 sgbst 5h58 5h06 07/01/2007
05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl	Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
3	0303	sgbst	7:27	7:49	sgbst	7	2	0h22		X	
3	0303	sgbst	7:56	8:25	sgbst	2	2	0h29		X	
3	0303	sgbst	8:27	8:49	sgbst	7	2	0h22		X	
3	0303	sgbst	8:56	9:25	sgbst	2	2	0h29		X	
3	0303	sgbst	9:27	9:49	sgbst	7	2	0h22		X	
3	0303	sgbst	9:56	10:25	sgbst	2	2	0h29		X	
3	0303	sgbst	10:27	10:49	sgbst	7	2	0h22		X	
3	0303	sgbst	10:56	11:25	sgbst	2	2	0h29		X	
3	0303	sgbst	11:27	11:49	sgbst	7	2	0h22		X	
3	0303	sgbst	11:56	12:25	sgbst	2	2	0h29		X	
3	0303	sgbst	12:27	12:49	sgbst	7	2	0h22		X	
3	0303	sgbst	12:56	13:25	sgbst		2	0h29		X	

Vgl Blk op* Fra Start Til Til VehGrp Varighed Pub tid Vsc start*
Vsc end (*
4 6 sgbst 7:27 23:25 sgbst 15h58 13h20 07/01/2007
05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl	Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
------	-------	-----	----	----	-----	--------	---------	---------	---------	----	------

4	0302	sgbst	7:27	7:48	sgbst	8	2	0h21	X
4	0302	sgbst	7:56	8:25	sgbst	2	2	0h29	X
4	0302	sgbst	8:27	8:48	sgbst	8	2	0h21	X
4	0302	sgbst	8:56	9:25	sgbst	2	2	0h29	X
4	0302	sgbst	9:27	9:48	sgbst	8	2	0h21	X
4	0302	sgbst	9:56	10:25	sgbst	2	2	0h29	X
4	0302	sgbst	10:27	10:48	sgbst	8	2	0h21	X
4	0302	sgbst	10:56	11:25	sgbst	2	2	0h29	X
4	0302	sgbst	11:27	11:48	sgbst	8	2	0h21	X
4	0302	sgbst	11:56	12:25	sgbst	2	2	0h29	X
4	0302	sgbst	12:27	12:48	sgbst	8	2	0h21	X
4	0302	sgbst	12:56	13:25	sgbst	2	2	0h29	X
4	0302	sgbst	13:27	13:48	sgbst	8	2	0h21	X
4	0302	sgbst	13:56	14:25	sgbst	2	2	0h29	X
4	0302	sgbst	14:27	14:48	sgbst	8	2	0h21	X
4	0302	sgbst	14:56	15:25	sgbst	2	2	0h29	X
4	0302	sgbst	15:27	15:48	sgbst	8	2	0h21	X
4	0302	sgbst	15:56	16:25	sgbst	2	2	0h29	X
4	0302	sgbst	16:27	16:48	sgbst	8	2	0h21	X
4	0302	sgbst	16:56	17:25	sgbst	2	2	0h29	X
4	0302	sgbst	17:27	17:48	sgbst	8	2	0h21	X
4	0302	sgbst	17:56	18:25	sgbst	2	2	0h29	X
4	0302	sgbst	18:27	18:48	sgbst	8	2	0h21	X
4	0302	sgbst	18:56	19:25	sgbst	2	2	0h29	X
4	0302	sgbst	19:27	19:48	sgbst	8	2	0h21	X
4	0302	sgbst	19:56	20:25	sgbst	2	2	0h29	X
4	0302	sgbst	20:27	20:48	sgbst	8	2	0h21	X
4	0302	sgbst	20:56	21:25	sgbst	2	2	0h29	X
4	0302	sgbst	21:27	21:48	sgbst	8	2	0h21	X
4	0302	sgbst	21:56	22:25	sgbst	2	2	0h29	X
4	0302	sgbst	22:27	22:48	sgbst	8	2	0h21	X
4	0302	sgbst	22:56	23:25	sgbst		2	0h29	X

Vgl Blk op* Fra Start Til Til VehGrp Varighed Pub tid Vsc start*
Vsc end (*

5 6 sgbst 7:29 13:21 sgbst 5h52 5h06 07/01/2007
05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
5	0301	sgbst	7:29	7:55	sgbst	1	2	0h26	X	
5	0301	sgbst	7:56	8:21	sgbst	8	2	0h25	X	
5	0301	sgbst	8:29	8:55	sgbst	1	2	0h26	X	
5	0301	sgbst	8:56	9:21	sgbst	8	2	0h25	X	
5	0301	sgbst	9:29	9:55	sgbst	1	2	0h26	X	
5	0301	sgbst	9:56	10:21	sgbst	8	2	0h25	X	
5	0301	sgbst	10:29	10:55	sgbst	1	2	0h26	X	
5	0301	sgbst	10:56	11:21	sgbst	8	2	0h25	X	

5	0301	sgbst	11:29	11:55	sgbst	1	2	0h26	X
5	0301	sgbst	11:56	12:21	sgbst	8	2	0h25	X
5	0301	sgbst	12:29	12:55	sgbst	1	2	0h26	X
5	0301	sgbst	12:56	13:21	sgbst		2	0h25	X

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til	Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc	start*
Vsc end (*										
	6	6	sgbst	7:29	23:22	sgbst	15h53	13h36	07/01/2007	
										05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl	Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
6	0301	sgbst	7:29	7:54	sgbst	2	2	0h25		X	
6	0301	sgbst	7:56	8:22	sgbst	7	2	0h26		X	
6	0301	sgbst	8:29	8:54	sgbst	2	2	0h25		X	
6	0301	sgbst	8:56	9:22	sgbst	7	2	0h26		X	
6	0301	sgbst	9:29	9:54	sgbst	2	2	0h25		X	
6	0301	sgbst	9:56	10:22	sgbst	7	2	0h26		X	
6	0301	sgbst	10:29	10:54	sgbst	2	2	0h25		X	
6	0301	sgbst	10:56	11:22	sgbst	7	2	0h26		X	
6	0301	sgbst	11:29	11:54	sgbst	2	2	0h25		X	
6	0301	sgbst	11:56	12:22	sgbst	7	2	0h26		X	
6	0301	sgbst	12:29	12:54	sgbst	2	2	0h25		X	
6	0301	sgbst	12:56	13:22	sgbst	7	2	0h26		X	
6	0301	sgbst	13:29	13:54	sgbst	2	2	0h25		X	
6	0301	sgbst	13:56	14:22	sgbst	7	2	0h26		X	
6	0301	sgbst	14:29	14:54	sgbst	2	2	0h25		X	
6	0301	sgbst	14:56	15:22	sgbst	7	2	0h26		X	
6	0301	sgbst	15:29	15:54	sgbst	2	2	0h25		X	
6	0301	sgbst	15:56	16:22	sgbst	7	2	0h26		X	
6	0301	sgbst	16:29	16:54	sgbst	2	2	0h25		X	
6	0301	sgbst	16:56	17:22	sgbst	7	2	0h26		X	
6	0301	sgbst	17:29	17:54	sgbst	2	2	0h25		X	
6	0301	sgbst	17:56	18:22	sgbst	7	2	0h26		X	
6	0301	sgbst	18:29	18:54	sgbst	2	2	0h25		X	
6	0301	sgbst	18:56	19:22	sgbst	7	2	0h26		X	
6	0301	sgbst	19:29	19:54	sgbst	2	2	0h25		X	
6	0301	sgbst	19:56	20:22	sgbst	7	2	0h26		X	
6	0301	sgbst	20:29	20:54	sgbst	2	2	0h25		X	
6	0301	sgbst	20:56	21:22	sgbst	7	2	0h26		X	
6	0301	sgbst	21:29	21:54	sgbst	2	2	0h25		X	
6	0301	sgbst	21:56	22:22	sgbst	7	2	0h26		X	
6	0301	sgbst	22:29	22:54	sgbst	2	2	0h25		X	
6	0301	sgbst	22:56	23:22	sgbst		2	0h26		X	

Linje 34/35/301/302/303 søndag

Effecti-

ve: 07/01/2007

Vognplan: 1301 Søndag Version: 1 Linie 301-302-303 Slagelse bybusser

Planperiode: UDB-M1

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
1	7	sgbst	8:56	23:22 sgbst		14h26	12h20	07/01/2007
05/01/2008								

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand I*	Note
1	0301	sgbst	8:56	9:22 sgbst	7	2	0h26	X	
1	0301	sgbst	9:29	9:54 sgbst	2	2	0h25	X	
1	0301	sgbst	9:56	10:22 sgbst	7	2	0h26	X	
1	0301	sgbst	10:29	10:54 sgbst	2	2	0h25	X	
1	0301	sgbst	10:56	11:22 sgbst	7	2	0h26	X	
1	0301	sgbst	11:29	11:54 sgbst	2	2	0h25	X	
1	0301	sgbst	11:56	12:22 sgbst	7	2	0h26	X	
1	0301	sgbst	12:29	12:54 sgbst	2	2	0h25	X	
1	0301	sgbst	12:56	13:22 sgbst	7	2	0h26	X	
1	0301	sgbst	13:29	13:54 sgbst	2	2	0h25	X	
1	0301	sgbst	13:56	14:22 sgbst	7	2	0h26	X	
1	0301	sgbst	14:29	14:54 sgbst	2	2	0h25	X	
1	0301	sgbst	14:56	15:22 sgbst	7	2	0h26	X	
1	0301	sgbst	15:29	15:54 sgbst	2	2	0h25	X	
1	0301	sgbst	15:56	16:22 sgbst	7	2	0h26	X	
1	0301	sgbst	16:29	16:54 sgbst	2	2	0h25	X	
1	0301	sgbst	16:56	17:22 sgbst	7	2	0h26	X	
1	0301	sgbst	17:29	17:54 sgbst	2	2	0h25	X	
1	0301	sgbst	17:56	18:22 sgbst	7	2	0h26	X	
1	0301	sgbst	18:29	18:54 sgbst	2	2	0h25	X	
1	0301	sgbst	18:56	19:22 sgbst	7	2	0h26	X	
1	0301	sgbst	19:29	19:54 sgbst	2	2	0h25	X	
1	0301	sgbst	19:56	20:22 sgbst	7	2	0h26	X	
1	0301	sgbst	20:29	20:54 sgbst	2	2	0h25	X	
1	0301	sgbst	20:56	21:22 sgbst	7	2	0h26	X	
1	0301	sgbst	21:29	21:54 sgbst	2	2	0h25	X	
1	0301	sgbst	21:56	22:22 sgbst	7	2	0h26	X	
1	0301	sgbst	22:29	22:54 sgbst	2	2	0h25	X	
1	0301	sgbst	22:56	23:22 sgbst		2	0h26	X	

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
Vsc end (*								

2 7 sgbst 8:56 23:25 sgbst 14h29 12h09 07/01/2007
05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur	s*	Min op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
2	0302	sgbst	8:56	9:25 sgbst	2		2	0h29			X
2	0302	sgbst	9:27	9:48 sgbst	8		2	0h21			X
2	0302	sgbst	9:56	10:25 sgbst	2		2	0h29			X
2	0302	sgbst	10:27	10:48 sgbst	8		2	0h21			X
2	0302	sgbst	10:56	11:25 sgbst	2		2	0h29			X
2	0302	sgbst	11:27	11:48 sgbst	8		2	0h21			X
2	0302	sgbst	11:56	12:25 sgbst	2		2	0h29			X
2	0302	sgbst	12:27	12:48 sgbst	8		2	0h21			X
2	0302	sgbst	12:56	13:25 sgbst	2		2	0h29			X
2	0302	sgbst	13:27	13:48 sgbst	8		2	0h21			X
2	0302	sgbst	13:56	14:25 sgbst	2		2	0h29			X
2	0302	sgbst	14:27	14:48 sgbst	8		2	0h21			X
2	0302	sgbst	14:56	15:25 sgbst	2		2	0h29			X
2	0302	sgbst	15:27	15:48 sgbst	8		2	0h21			X
2	0302	sgbst	15:56	16:25 sgbst	2		2	0h29			X
2	0302	sgbst	16:27	16:48 sgbst	8		2	0h21			X
2	0302	sgbst	16:56	17:25 sgbst	2		2	0h29			X
2	0302	sgbst	17:27	17:48 sgbst	8		2	0h21			X
2	0302	sgbst	17:56	18:25 sgbst	2		2	0h29			X
2	0302	sgbst	18:27	18:48 sgbst	8		2	0h21			X
2	0302	sgbst	18:56	19:25 sgbst	2		2	0h29			X
2	0302	sgbst	19:27	19:48 sgbst	8		2	0h21			X
2	0302	sgbst	19:56	20:25 sgbst	2		2	0h29			X
2	0302	sgbst	20:27	20:48 sgbst	8		2	0h21			X
2	0302	sgbst	20:56	21:25 sgbst	2		2	0h29			X
2	0302	sgbst	21:27	21:48 sgbst	8		2	0h21			X
2	0302	sgbst	21:56	22:25 sgbst	2		2	0h29			X
2	0302	sgbst	22:27	22:48 sgbst	8		2	0h21			X
2	0302	sgbst	22:56	23:25 sgbst			2	0h29			X

Vgl Blk op* Fra Start Til Til VehGrp Varighed Pub tid Vsc start*
Vsc end (*

3 7 sgbst 8:57 23:19 sgbst 14h22 12h16 07/01/2007
05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur	s*	Min op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
3	0303	sgbst	8:57	9:19 sgbst	7		2	0h22			X
3	0303	sgbst	9:26	9:55 sgbst	2		2	0h29			X
3	0303	sgbst	9:57	10:19 sgbst	7		2	0h22			X
3	0303	sgbst	10:26	10:55 sgbst	2		2	0h29			X
3	0303	sgbst	10:57	11:19 sgbst	7		2	0h22			X
3	0303	sgbst	11:26	11:55 sgbst	2		2	0h29			X

3	0303	sgbst	11:57	12:19	sgbst	7	2	0h22	X
3	0303	sgbst	12:26	12:55	sgbst	2	2	0h29	X
3	0303	sgbst	12:57	13:19	sgbst	7	2	0h22	X
3	0303	sgbst	13:26	13:55	sgbst	2	2	0h29	X
3	0303	sgbst	13:57	14:19	sgbst	7	2	0h22	X
3	0303	sgbst	14:26	14:55	sgbst	2	2	0h29	X
3	0303	sgbst	14:57	15:19	sgbst	7	2	0h22	X
3	0303	sgbst	15:26	15:55	sgbst	2	2	0h29	X
3	0303	sgbst	15:57	16:19	sgbst	7	2	0h22	X
3	0303	sgbst	16:26	16:55	sgbst	2	2	0h29	X
3	0303	sgbst	16:57	17:19	sgbst	7	2	0h22	X
3	0303	sgbst	17:26	17:55	sgbst	2	2	0h29	X
3	0303	sgbst	17:57	18:19	sgbst	7	2	0h22	X
3	0303	sgbst	18:26	18:55	sgbst	2	2	0h29	X
3	0303	sgbst	18:57	19:19	sgbst	7	2	0h22	X
3	0303	sgbst	19:26	19:55	sgbst	2	2	0h29	X
3	0303	sgbst	19:57	20:19	sgbst	7	2	0h22	X
3	0303	sgbst	20:26	20:55	sgbst	2	2	0h29	X
3	0303	sgbst	20:57	21:19	sgbst	7	2	0h22	X
3	0303	sgbst	21:26	21:55	sgbst	2	2	0h29	X
3	0303	sgbst	21:57	22:19	sgbst	7	2	0h22	X
3	0303	sgbst	22:26	22:55	sgbst	2	2	0h29	X
3	0303	sgbst	22:57	23:19	sgbst		2	0h22	X

1.5 Udbudsenhed 5 - uddybende oplysninger om vognplan 1313

Generelle oplysninger

Linje 313

Linjeføring: Slagelse Busstation-Ndr. Stationsvej-Kalundborgvej-Valbygårdsvej-Stillingevej-Bildsøvej-Stillinge Centralskole-Bildsøvej-Stillingevej-Kildegårdsvej-Krænkerupvej-Stationsvej-Krænkerupvej-Kagsmarkvej-Tyvsbjergvej-Blæsingevej-Jordbrovej-Kalundborgvej-Elmedalsvej-Valbyvej-Ndr. Ringgade-Rosenkildevej-Østerbro-Jernbanegade-Ndr.Stationsvej-Slagelse Busstation

Driftsomfang pr normalmåned

En normalmåned er opgjort som 22 hverdage 4 lørdage og 4 søndage.

Hverdage (dagtype man-fre) i alt **172:20 (172,33)** køreplantimer pr normalmåned

Driftsomfang pr normaluge

En normaluge er opgjort som 5 hverdage (man-fre), 1 lørdag og 1 søndag.

Køreplantimer

5 hverdage	06-18	0:05 (0,08)
5 hverdage	00-06 og 18-24	39:05 (39,08)
Lørdag	06-14	0:00
Lørdag	00-06 og 14-24	0:00
Søndag	06-18	0:00
Søndag	00-06 og 18-24	0:00

Køreplantimer ialt i normaluge	39:10 (39,17)
Tillægstid i normaluge	10:45 (10,75)

Driftsomfang pr. normaldag

Køreplantimer-minutter:	Driftbusantal:	Km
Mandag 7:50	1	284,7
Tirsdag 7:50	1	284,7
Onsdag 7:50	1	284,7
Torsdag 7:50	1	284,7
Fredag 7:50	1	284,7

På efterfølgende sider ses kopi af aktuelle vognplan.

Forkortelser i vognplan 1313:

Punkt:	Beskrivelse:
Sgbst	Slagelse Busstation
Kaelm	Kalundborgvej v/Elmelunde

Heblv	Havrebjerg, Kalundborgvej
Blæs	Blæsinge
Krænk	Krænkerup
Hebst	Havrebjerg station
Hebsk	Havrebjerg skole
Østil	Øster Stillinge
Stils	Stillinge Skole
Vlbgå	Valbygårdsvej
Eldav	Elmedalsvej
Jernb	Elmedalsvej, Jernbjerggården
Vlbyj	Valbyvej
Vyvnr	Valbyvej v/Ndr Ringgade
Øsbro	Østerbro (Vestsjællands Centret)
Rosek	Rosenkildevej
Ndrri	Ndr Ringgade
Llval	Lille Valby

Linje 313 hverdage**Kørere kun på skoledage**

Effecti-

ve: 07/01/2007

Vognplan: 1313 Hverdag Version: 1 Linje 313

Planperiode: UDB-M1

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
-----	---------	-----	-------	---------	--------	----------	---------	------------

Vsc end (*

1	12345	sgbst	5:59	17:00	sgbst	11h01	7h50	07/01/2007
---	-------	-------	------	-------	-------	-------	------	------------

05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand I*	Note
------	-------	-----	----	--------	--------	---------	---------	------------	------

1	0313	sgbst	5:59	6:46	sgbst	7	2	0h47	X
1	0313	sgbst	6:53	7:47	sgbst	4	2	0h54	X
1	0313	sgbst	7:51	9:02	sgbst	122	2	1h11	X
1	0313	sgbst	11:04	12:00	sgbst	14	2	0h56	X
1	0313	sgbst	12:14	13:03	sgbst	11	2	0h49	X
1	0313	sgbst	13:14	14:03	sgbst	8	2	0h49	X
1	0313	sgbst	14:11	15:00	sgbst	14	2	0h49	X
1	0313	sgbst	15:14	16:03	sgbst	11	2	0h49	X
1	0313	sgbst	16:14	17:00	sgbst		2	0h46	X

1.6 Udbudsenhed 6 - uddybende oplysninger om vognplan 1330

Generelle oplysninger

Linje 330

Linjeføring: Høng st.-Jernbanevej-Hovedgaden-Snæbumgårdsvej-Tranevej-Hedevej-Hallenslevvej-Gørlevvej-Sæbyvej-Sorøvej- Sorøvej-Ougtvedvej-Ougtvedvej-Nøragervej-Buerupvej-Kattrupvej-Hallebyorevej-Møllevej-Møllevej-Slagelsevej-Søbækvej-Drivsætvej-Slagelsevej-Stationsvej-Jyderup st.

Linje 331

Linjeføring: Høng st.-Jernbanevej-Hovedgaden-Kulbyvej-Rosenvænget-Høng skole-Rosenvænget-Finderupvej-Kragerupgårdsvej-Råmosevej-Nyrupvej-Spånagervej-Kragerupgårdsvej-Rugskovvej-Søbjergvej-Kragevigvej-Kragerup gl. skole-Kragevigvej-Søbjergvej-Rugskovvej-Nykøbingvej-Solbjergvej-Gierslevvej-Kalundborgvej-Løve Gl. Landevej-Bøstrupvej-Stationsvej-Knudstrupvej-Løvegårdsvej-Løvegårdsvej-Kagsmarkvej-Krænkerupvej-Knudstrupvej-Bøstrupvej-Smedegade-Vester Løvevej-Toelstangvej-Toelstangvej-Kalundborgvej-Tranevej-Tranevej-Snæbumgårdsvej-Hovedgaden-Jernbanevej-Høng st.

Linje 332

Linjeføring: Høng st.-Jernbanevej-Slagelsevej-Centervej-Finderupvej-Rosenvænget-Høng skole-Rosenvænget-Odinsvej-Hovedgaden-Skovvej-Herslevvejen-Syvbækvej-Kulbyvej-Tjørnelundevej-Kragerupgårdsvej-Tindingevej-Slagelsevej-Slagelsevej-Jernbanegade-Rudsgade-Sorøvej-Jyderupvej-Jyderupvej-Reerslevvej-Kongstedvej-Risbjergvej-Tågerupvej-Sønderødvej-Nøragervej-Buerupvej-Buerup skole.

Linje 333

Linjeføring: Høng st.-Jernbanevej-Hovedgaden-Kulbyvej-Rosenvænget-Høng skole-Rosenvænget-Odinsvej-Tingvej-Snæbumgårdsvej-Tranevej-Kalundborgvej-Toelstangsvej-Vester Løvevej-Smedegade-Bøstrupvej-Knudstrupvej-Krænkerupvej-Kagsmarksvej-Løvegårdsvej-Knudstrupvej-Stationsvej-Bøstrupvej-Løve Gl. Landevej- Kalundborgvej-Gierslevvej-Solbjergvej-Nykøbingvej-Rugskovvej- Søbjergvej-Kragevigvej-Kragerup gl. skole-Kragevigvej-Søbjergvej- Rugskovvej-Kragerupgårdsvej-Spånagervej-Nyrupvej-Råmosevej-Kragerupgårdsvej-Finderupvej-Rosenvænget-Høng skole-Rosenvænget-Odinvej-Tingvej-Hovedgaden-Jernbanevej-Høng st.

Linje 320

Linjeføring: Dianalund st-Stationsvej-Seehusensvej-Dr. Sellsvej-Holbergsvej-Per Degnsvej-Ventemøllevej-Holbergsvej-Dr. Sellsvej -Brandstrupvej-Merbjergvej-Dianalundvej-Strædet-Verupvej(vende ved Verupgårdsvej)-Verupvej-Holmevejen-Åmosevej-Niløsevej-Kongstedvej-Bastbjergvej-Dianalundvej-Seehusensvej-Dr.Sellsvej-Holbergsvej-Skellebjergvej-Kragebrovej-Tåderupvej-Tersløsevej-Sorøvej-Herrestrupvej-Banevej-Hedeborydevej-Herrestrupvej-Karsholtevej-Stationsvej-Seehusensvej-Dr. Sellsvej-Holbergsvej-Per Degnsvej-Ventemøllevej-Holbergsvej-Dr.Sellsvej-Stationsvej-Dianalund st.

Linje 390

Linjeføring: Kr.Helsinge skole-Skolegade-Helsingevej-Mullerupvej-Toelstangsvej-Gørlev Landevej-Rye Byvej-Ryevej-Helsingevej-Dalbyvej-Skolegade-Kr.Helsinge skole-Skolegade-Helsingevej-Dalbyvej-Vinde Helsingevej-Enghaven-Dalbyvej-Reersøvej-Rørvej-Vinde Helsingevej-Reersøvej-Kalundborgvej-Algade-Østerled Ulstrupvej-Bakkendrupvej-Flinterupvej-Bjerge Landevej-Urhøjvej-Filipsdalvej-Bjerge Landevej-Svallerup Landevej-Præstemarken(vende)-Svallerup Landevej-Svallerup Bygade-Svallerup Strandvej-Svallerup Strand.

Driftsomfang pr normalmåned

En normalmåned er opgjort som 22 hverdage 4 lørdage og 4 søndage.

Hverdage (dagtype man-fre) i alt 1.137:02 (1.137,03) køreplantimer pr normalmåned

Weekend (dagtype lør-søn) i alt 12:08 (12,13) køreplantimer pr normalmåned

I alt **1.149:10 (1.149,17)**

Driftsomfang pr normaluge

En normaluge er opgjort som 5 hverdage (man-fre), 1 lørdag og 1 søndag.

Køreplantimer

4 hverdage	06-18	190:20 (190,33)
4 hverdage	00-06 og 18-24	16:24 (16,40)
1 fredag	06-18	47:28 (47,47)
1 fredag	00-06 og 18-24	0:44 (0,73)
Lørdag	06-14	3:02 (3,03)
Lørdag	00-06 og 14-24	0:00
Søndag	06-18	0:00
Søndag	00-06 og 18-24	0:00

Køreplantimer ialt i normaluge 257:58 (257,97)

Tillægstid i normaluge 59:32 (59,53)

Driftsomfang pr. normaldag

Køreplantimer-minutter:	Driftbusantal:	Km
Mandag 51:40	6	1964,8
Tirsdag 51:40	6	1964,8
Onsdag 51:40	6	1964,8
Torsdag 51:40	6	1964,8
Fredag 48:12	6	1781,7
Lørdag 3:02	1	113,4

På efterfølgende sider ses kopi af aktuelle vognplan.

Forkortelser i vognplan 1330:

Punkt:	Beskrivelse:
Jybst	Jyderup busterminal
Axhlm	Akselholm
Halby	Hallebyore
Buerp	Buerup
Ovtve	Ovtved
Sæbyz	Sæby
Halen	Hallenslev
Høhvg	Høng Hovedgaden v/Tinghuset
Høbst	Høng busterminal
Høsko	Høng Skole
Høskv	Høng, Skovvejen
Hersl	Herslev
Kulby	Kulby
Tjørn	Tjørnelunde
Tinbk	Tindingebanke
Rvbst	Ruds Vedby
Reerf	Reerslev, friskolen
Tågrp	Tågerup
Sørød	Sønderød
Uglrp	Uglerup
Broml	Bromølle
Finrp	Finderup
Råmos	Råmosen
Ørslv	Ørslev
Solbj	Solbjerg
Løvez	Løve, Kalundborgvej
Løvsk	Løve skole
Løvgd	Løvegård
Knuds	Knudstrup
Toels	Toelstang
Krvig	Kragevig
Diast	Dianalund, Stationen
Brast	Brandstrup
Niløs	Niløse
Verup	Verup
Kgste	Kongsted
Diafi	Dianalund, Filadelfia
Diask	Dianalund, Holbergskolen
Tersl	Tersløse
Tåder	Tåderup
Skeso	Skellebjerg, Sorøvej
Skest	Skellebjerg station
diast1	Dianalund, Stationen
gørlv	Gørlev (skolen)

khlsk	Kirke Helsinge skole
dalbx	Dalby
muhvn	Mullerup Havn
mustr	Mullerup Strandvej
drøbj	Drøsselbjerg

Bemærkninger:

Der er "viceværtfunktion" på Høng busterminal, jf. afsnit 5.2

Linje 320/330/331/332/333/390 hverdage

Effecti-

ve: 07/01/2007

Vognplan: 1330 Hverdag Version: 1 Lokalruter Høng, 330, 331, 332 og 333

Planperiode: UDB-M1

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
1	12345	høbst	6:31	17:44 høbst	*	11h13	7h54	07/01/2007

05/01/2009

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
1	0331	høbst	6:31	7:33 høbst	5	2	1h02		X	C
1	0330	høbst	7:38	8:21 jybst	22	2	0h43		X	
1	0330	jybst	8:43	9:29 høbst	2	2	0h46		X	
1		høbst	9:31	11:48 høsko	2	2	2h17			
1	0333	høsko	11:50	11:53 høbst	2	2	0h03		X	C
1	0330	høbst	11:55	12:38 jybst	7	2	0h43		X	
1	0330	jybst	12:45	13:31 høbst	9	2	0h46		X	
1	0331	høbst	13:40	14:42 høbst	1	2	1h02		X	C
1	0332	høbst	14:43	15:36 buerp	12	2	0h53		X	C
1	0332	buerp	15:48	16:44 høbst	0	2	0h56		X	C
1	0333	høbst	16:44	17:44 høbst		2	1h00		X	C

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
2	12345	rvbst	6:36	17:52 jybst	*	11h16	8h40	07/01/2007

05/01/2009

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand	I*	Note
2	0332	rvbst	6:36	6:55 høbst	1	2	0h19		X	
2	0333	høbst	6:56	7:36 høbst	24	2	0h40		X	
2	0332	høbst	8:00	8:55 buerp	0	2	0h55		X	
2	0332	buerp	8:55	9:33 høbst	2	2	0h38		X	
2		høbst	9:35	10:48 høsko	2	2	1h13			
2	0333	høsko	10:50	10:53 høbst	2	2	0h03		X	C
2	0330	høbst	10:55	11:38 jybst	7	2	0h43		X	C
2	0330	jybst	11:45	12:31 høbst	9	2	0h46		X	C
2	0331	høbst	12:40	13:42 høbst	1	2	1h02		X	
2	0332	høbst	13:43	14:36 buerp	12	2	0h53		X	
2	0332	buerp	14:48	15:44 høbst	7	2	0h56		X	
2	0333	høbst	15:51	16:53 høbst	16	2	1h02		X	C
2	0330	høbst	17:09	17:52 jybst		2	0h43		X	

Vgl Blk op* Fra Start Til Til VehGrp Varighed Pub tid Vsc start*
 Vsc end (*
 3f 5 buerp 6:36 18:44 høbst * 12h08 8h51 07/01/2007
 05/01/2009

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand I*	Note
3	0332	buerp	6:36	7:33 høbst	7	2	0h57	X C	
3	0333	høbst	7:40	8:41 høbst	1	2	1h01	X C	
3	0330	høbst	8:42	9:25 jybst	80	2	0h43	X C	
3	0330	jybst	10:45	11:31 høbst	12	2	0h46	X C	
3	0332	høbst	11:43	12:36 buerp	12	2	0h53	X C	
3	0332	buerp	12:48	13:44 høbst	7	2	0h56	X C	
3	0333	høbst	13:51	14:53 høbst	2	2	1h02	X C	
3	0330	høbst	14:55	15:38 jybst	31	2	0h43	X C	
3	0330	jybst	16:09	16:55 høbst	45	2	0h46	X C	
3	0331	høbst	17:40	18:44 høbst		2	1h04	X C	

Vgl Blk op* Fra Start Til Til VehGrp Varighed Pub tid Vsc start*
 Vsc end (*
 1234 buerp 6:36 22:18 halby * 15h42 9h26 07/01/2007
 05/01/2009
 3muwt

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand I*	Note
3	0332	buerp	6:36	7:33 høbst	7	2	0h57	X C	
3	0333	høbst	7:40	8:41 høbst	1	2	1h01	X C	
3	0330	høbst	8:42	9:25 jybst	80	2	0h43	X C	
3	0330	jybst	10:45	11:31 høbst	12	2	0h46	X C	
3	0332	høbst	11:43	12:36 buerp	12	2	0h53	X C	
3	0332	buerp	12:48	13:44 høbst	7	2	0h56	X C	
3	0333	høbst	13:51	14:53 høbst	2	2	1h02	X C	
3	0330	høbst	14:55	15:38 jybst	31	2	0h43	X C	
3	0330	jybst	16:09	16:55 høbst	45	2	0h46	X C	
3	0331	høbst	17:40	18:44 høbst	2	2	1h04	X C	
3		høbst	18:46	21:39 høske	2	2	2h53		
3	0333	høske	21:41	21:44 høbst	2	2	0h03	X E	
3	0330	høbst	21:46	22:18 halby		2	0h32	X E	

Vgl Blk op* Fra Start Til Til VehGrp Varighed Pub tid Vsc start*
 Vsc end (*
 4f 5 jybst 6:43 16:42 buerp * 9h59 6h51 07/01/2007
 05/01/2009

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand I*	Note
4	0330	jybst	6:43	7:29	høbst	0	2	0h46	X
4	0331	høbst	7:29	8:33	høbst	2	2	1h04	X C
4		høbst	8:35	11:13	reerf	2	2	2h38	
4	0332	reerf	11:15	11:44	høbst	7	2	0h29	X C
4	0333	høbst	11:51	12:53	høbst	2	2	1h02	X C
4	0330	høbst	12:55	13:38	jybst	7	2	0h43	X C
4	0330	jybst	13:45	14:31	høbst	9	2	0h46	X C
4	0331	høbst	14:40	15:42	høbst	1	2	1h02	X C
4	0332	høbst	15:43	16:42	buerp		2	0h59	X C

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
	1234	jybst	6:43	21:54	drøbj *	15h11	7h58	07/01/2007
								05/01/2009
								4muwt

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand I*	Note
4	0330	jybst	6:43	7:29	høbst	0	2	0h46	X
4	0331	høbst	7:29	8:33	høbst	2	2	1h04	X C
4		høbst	8:35	11:13	reerf	2	2	2h38	
4	0332	reerf	11:15	11:44	høbst	7	2	0h29	X C
4	0333	høbst	11:51	12:53	høbst	2	2	1h02	X C
4	0330	høbst	12:55	13:38	jybst	7	2	0h43	X C
4	0330	jybst	13:45	14:31	høbst	9	2	0h46	X C
4	0331	høbst	14:40	15:42	høbst	1	2	1h02	X C
4	0332	høbst	15:43	16:42	buerp	2	2	0h59	X C
4		buerp	16:44	17:44	diast	27	2	1h00	
4	0320	diast	18:11	19:00	diask	2	2	0h49	X E
4		diask	19:02	20:02	gør1v	94	2	1h00	
4	0390	gør1v	21:36	21:54	drøbj		2	0h18	X E

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
	5f 5	høbst	6:53	17:53	buerp *	11h00	8h20	07/01/2007
								05/01/2009

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand I*	Note
5	0330	høbst	6:53	7:36	jybst	7	2	0h43	X C
5	0330	jybst	7:43	8:29	høbst	0	2	0h46	X C
5	0331	høbst	8:29	9:33	høbst	2	2	1h04	X C
5		høbst	9:35	11:06	rvbst	2	2	1h31	
5	0332	rvbst	11:08	11:36	buerp	12	2	0h28	X
5	0332	buerp	11:48	12:40	høsko	6	2	0h52	X

5	0332	høsko	12:46	12:50	høbst	1	2	0h04	X	C
5	0333	høbst	12:51	13:53	høbst	2	2	1h02	X	C
5	0330	høbst	13:55	14:38	jybst	31	2	0h43	X	
5	0330	jybst	15:09	15:55	høbst	0	2	0h46	X	
5	0331	høbst	15:55	16:57	høbst	6	2	1h02	X	
5	0332	høbst	17:03	17:53	buerp		2	0h50	X	C

Vgl Blk op* Fra Start Til Til VehGrp Varighed Pub tid Vsc start*
Vsc end (*

1234 høbst 6:53 22:37 buerp * 15h44 10h07 07/01/2007
05/01/2009
5muwt

Blok Linie Fra Kl Kl Til Tur s* Min op* Varigh* Afstand I* Note

5	0330	høbst	6:53	7:36	jybst	7	2	0h43	X	C
5	0330	jybst	7:43	8:29	høbst	0	2	0h46	X	C
5	0331	høbst	8:29	9:33	høbst	2	2	1h04	X	C
5		høbst	9:35	11:06	rvbst	2	2	1h31		
5	0332	rvbst	11:08	11:36	buerp	12	2	0h28	X	
5	0332	buerp	11:48	12:40	høsko	6	2	0h52	X	
5	0332	høsko	12:46	12:50	høbst	1	2	0h04	X	C
5	0333	høbst	12:51	13:53	høbst	2	2	1h02	X	C
5	0330	høbst	13:55	14:38	jybst	31	2	0h43	X	
5	0330	jybst	15:09	15:55	høbst	0	2	0h46	X	
5	0331	høbst	15:55	16:57	høbst	6	2	1h02	X	
5	0332	høbst	17:03	17:53	buerp	0	2	0h50	X	C
5	0332	buerp	17:53	18:49	høbst	177	2	0h56	X	E
5	0332	høbst	21:46	22:37	buerp		2	0h51	X	E

Vgl Blk op* Fra Start Til Til VehGrp Varighed Pub tid Vsc start*
Vsc end (*

6 12345 rvbst 7:24 17:48 høbst * 10h24 7h36 07/01/2007
05/01/2009

Blok Linie Fra Kl Kl Til Tur s* Min op* Varigh* Afstand I* Note

6	0332	rvbst	7:24	8:00	buerp	0	2	0h36	X	C
6	0332	buerp	8:00	8:38	høbst	2	2	0h38	X	C
6	0333	høbst	8:40	9:40	høbst	120	2	1h00	X	C
6	0331	høbst	11:40	12:42	høbst	1	2	1h02	X	C
6	0332	høbst	12:43	13:36	buerp	17	2	0h53	X	C
6	0332	buerp	13:53	14:49	høbst	7	2	0h56	X	C
6	0333	høbst	14:56	15:58	høbst	1	2	1h02	X	C
6	0330	høbst	15:59	16:42	jybst	20	2	0h43	X	
6	0330	jybst	17:02	17:48	høbst		2	0h46	X	

Noter C Kører kun på skoledage

E kører kun man-tors fra september - april og kun på skoledage

Linje 320/330/331/332/333/390 lørdag

Effecti-

ve: 07/01/2007

Vognplan: 1330 Lørdag Version: 1 Lokalruter Høng

Planperiode: UDB-M1

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til	Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
-----	---------	-----	-------	-----	-----	--------	----------	---------	------------

Vsc end (*

1	6	høbst	10:10	13:55	høbst	*	3h45	3h02	07/01/2007
---	---	-------	-------	-------	-------	---	------	------	------------

05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl	Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand I*	Note
------	-------	-----	----	----	-----	--------	---------	---------	------------	------

1	0330	høbst	10:10	10:55	jybst	14	2	0h45		X
1	0330	jybst	11:09	11:55	høbst	15	2	0h46		X
1	0330	høbst	12:10	12:55	jybst	14	2	0h45		X
1	0330	jybst	13:09	13:55	høbst		2	0h46		X

1.7 Udbudsenhed 7 - uddybende oplysninger om vognplan 1320

Generelle oplysninger

Linje 320

Linjeføring: Dianalund st-Stationsvej-Seehusensvej-Dr. Sellsvej-Holbergsvej-Per Degnsvej-Ventemøllevej-Holbergsvej-Dr. Sellsvej -Brandstrupvej-Merbjergvej-Dianalundvej-Strædet-Verupvej (vende ved Verupgårdsvej)-Verupvej-Holmevejen-Åmosevej-Niløsevej-Kongstedvej-Bastbjergvej-Dianalundvej-Seehusensvej-Dr. Sellsvej-Holbergsvej-Skellebjergvej-Kragebrovej-Tåderupvej-Tersløsevej-Sorøvej-Herrestrupvej-Banevej-Hedeborydevej-Herrestrupvej-Karsholtevej-Stationsvej-Seehusensvej-Dr. Sellsvej-Holbergsvej-Per Degnsvej-Ventemøllevej-Holbergsvej-Dr. Sellsvej-Stationsvej-Dianalund st.

Driftsomfang pr normalmåned

En normalmåned er opgjort som 22 hverdage 4 lørdage og 4 søndage.

Hverdage (dagtype man-fre) i alt **137:08 (137,13)** køreplantimer pr normalmåned

Driftsomfang pr normaluge

En normaluge er opgjort som 5 hverdage (man-fre), 1 lørdag og 1 søndag.

Køreplantimer

5 hverdage	06-18	31:10 (31,17)
5 hverdage	00-06 og 18-24	0:00
Lørdag	06-14	0:00
Lørdag	00-06 og 14-24	0:00
Søndag	06-18	0:00
Søndag	00-06 og 18-24	0:00

Køreplantimer ialt i normaluge 31:10 (31,17)

Tillægstid i normaluge 4:30 (4,50)

Driftsomfang pr. normaldag

Køreplantimer-minutter:	Driftbusantal:	Km
Mandag 6:14	1	253,2
Tirsdag 6:14	1	253,2
Onsdag 6:14	1	253,2
Torsdag 6:14	1	253,2
Fredag 6:14	1	253,2

På efterfølgende sider ses kopi af aktuelle vognplan.

Forkortelser i vognplan 1320:

Punkt:	Beskrivelse:
Diast	Dianalund, Stationen
Diafi	Dianalund, Filadelfia
Diask	Dianalund, Holbergskolen
Diatv	Dianalund, Torvet
Brast	Brandstrup
Niløs	Niløse
Verup	Verup
Kgste	Kongsted
Basbj	Bastbjergvej
Tersl	Tersløse
Tåder	Tåderup
Skeso	Skellebjerg, Sorøvej
Skest	Skellebjerg station
diast1	Dianalund, Stationen

Linje 320 hverdage

Kører kun på skoledage

Effecti-

ve: 07/01/2007

Vognplan: 1320 Hverdag Version: 1 Linje 320

Planperiode: UDB-M1

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
								Vsc end (*
1	12345	diast	7:06	15:45	skest *	8h39	6h14	07/01/2007
								05/01/2008

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand I*	Note
1	0320	diast	7:06	8:01	diask	1	2	0h55	X
1	0320	diask	8:02	8:58	diast	11	2	0h56	X
1	0320	diast	9:09	10:00	diask	2	2	0h51	X
1		diask	10:02	11:44	diast	2	2	1h42	
1	0320	diast	11:46	12:41	diast1	2	2	0h55	X
1		diast1	12:43	12:59	diast	2	2	0h16	
1	0320	diast	13:01	13:56	diast1	0	2	0h55	X
1	0320	diast	13:56	14:51	diast1	2	2	0h55	X
1		diast1	13:56	13:56	diast	0	2	0h00	
1		diast1	14:53	14:56	diast	2	2	0h03	
1	0320	diast	14:58	15:45	skest		2	0h47	X

1.8 Udbudsenhed 8 - uddybende oplysninger om vognplan 1503**Generelle oplysninger****Linje 503**

Linjeføring: Gl.Forlev-Stationsvej-Akacievej-Skolevej-Borgergade-Slagelse Landevej-Hemmeshøjvej-Tingvej-Baunehøjvej-Skælskør Landevej-Slagelse Landevej-Boeslunde Byvej-Korsør Landevej-

Næstved Landevej-Slagelse Landevej-Hulbyvej-Ydunvej-Tingvej-Ormeslevvej-Ydunvej-Hulbyvej-Slagelse Landevej-Vejsgager-Borgergade-Skolevej-Akacievej-Stationsvej-Gl.Forlev.

Driftsomfang pr normalmåned

En normalmåned er opgjort som 22 hverdage 4 lørdage og 4 søndage.

Hverdage (dagtype man-fre) i alt **150:42 (150,70)** køreplantimer pr normalmåned

Driftsomfang pr normaluge

En normaluge er opgjort som 5 hverdage (man-fre), 1 lørdag og 1 søndag.

Køreplantimer

5 hverdage	06-18	34:15 (34,25)
5 hverdage	00-06 og 18-24	0:00
Lørdag	06-14	0:00
Lørdag	00-06 og 14-24	0:00
Søndag	06-18	0:00
Søndag	00-06 og 18-24	0:00

Køreplantimer ialt i normaluge	34:15 (34,25)
Tillægstid i normaluge	6:30 (6,50)

Driftsomfang pr. normaldag

Køreplantimer-minutter:	Driftbusantal:	Km
Mandag 6:51	1	260,0
Tirsdag 6:51	1	260,0
Onsdag 6:51	1	260,0
Torsdag 6:51	1	260,0
Fredag 6:51	1	260,0

På efterfølgende sider ses kopi af aktuelle vognplan.

Forkortelser i vognplan 1503:

Punkt:	Beskrivelse:
Glfor	GI Forlev
Forly	Forlev (Lyshøjvej)
Forfr	Forlev (Friskolen)
vems1	Vemmelev (skolen)
vårma	Vårby Mark
hemme	Hemmeshøj
stude	Stude
boesl	Boeslunde (brugsen)
lileg	Lille Egede
hulby	Hulby
ormes	Ormeslev
hulbv	Hulbyvej
vemfr	Vemmeslev (Fruegade)
vems2	Vemmelev (skolen)

Linje 503 hverdage**Kører kun på skoledage**

Effecti-

ve: 07/01/2007

Vognplan: 1503 Hverdag Version: 1 Linje 503

Planperiode: UDB-M1

Vgl	Blk op*	Fra	Start	Til Til	VehGrp	Varighed	Pub tid	Vsc start*
0503-	1	12345	vårma	6:52	17:03	glfor	10h11	6h51 07/01/2007
05/01/2008								

Blok	Linie	Fra	Kl	Kl Til	Tur s*	Min op*	Varigh*	Afstand I*	Note	
0503-	*	0503	vårma	6:52	7:43	glfor	2	2	0h51	X
0503-	*	0503	glfor	7:45	8:43	glfor	7	2	0h58	X
0503-	*	0503	glfor	8:50	8:55	vems1	2	2	0h05	X
0503-	*		vems1	8:57	11:44	vems2	2	2	2h47	
0503-	*	0503	vems2	11:46	11:53	glfor	2	2	0h07	X
0503-	*	0503	glfor	11:55	12:53	glfor	2	2	0h58	X
0503-	*	0503	glfor	12:55	13:53	glfor	7	2	0h58	X
0503-	*	0503	glfor	14:00	14:58	glfor	2	2	0h58	X
0503-	*	0503	glfor	15:00	15:58	glfor	7	2	0h58	X
0503-	*	0503	glfor	16:05	17:03	glfor		2	0h58	X

Bilag 2 Vurdering af tilbud

For at vælge det økonomisk mest fordelagtige tilbud vil Movia vurdere tilbudene på baggrund af følgende delkriterier:

- Pris 40 pct.
- Kvalitet af drift 35 pct.
- Kvalitet af busmateriel 25 pct.

Valg af det økonomisk mest fordelagtige tilbud indebærer hensyntagen til både tilbudspris og opfyldelsen af Movias ønsker med hensyn til kvalitet af drift og busmateriel. Delkriterierne indgår i den samlede vurdering med de anførte procentangivelser.

Hvis to tilbud vurderes at ligge tæt på hinanden, vil Movia vælge det tilbud, som Movia efter en helhedsbedømmelse finder økonomisk mest fordelagtigt.

I det følgende er nærmere beskrevet, hvad Movia vil lægge vægt på ved sin bedømmelse af de enkelte delkriterier.

2.1 Delkriterier

2.1.1 Pris

Tilbudsprisen angives på tilbudsblanketten og er for hvert tilbud opdelt i:

- Faste omkostninger
- Busafhængige omkostninger
- Køreplantimeafhængige omkostninger
- Omkostninger for drift af chaufførlokale

På grundlag af beløbene beregnes den samlede tilbudssum pr. normalmåned.

Både basisydelse og optioner vil indgå i vurderingen.

2.1.2 Kvalitet af drift

Movias vurdering af driften vil ske ud fra den driftsredegørelse som tilbudsgiver fremsender sammen med tilbudet, samt tilbudt niveau for kvalitetsbrister.

Ved vurderingen af kvaliteten af den drift, som de enkelte tilbudsgivere tilbyder, vil Movia tillige ved sin bedømmelse også kunne tage hensyn til den erfaring eller de oplysninger, som Movia har eller kan få omkring den enkelte tilbudsgiver.

2.1.3 Kvalitet af busmateriel

Movia lægger ved sin vurdering af dette delkriterium vægt på tilbudsgivernes oplysninger i busoplysningskemaet om:

- Vedligeholdelse
- Emissioner
- Kapacitet
- Indretning

I bilag 4 til udbudsbetingelserne er beskrevet dels de krav, som busmateriellet skal opfylde, og dels de kvalitative ønsker Movia har til busmateriellet derudover. Graden af opfyldelsen af Movias ønsker til busmateriellet vil således indgå i bedømmelsen af kvaliteten af busmateriellet.

Bilag 3 Misligholdelse, tvistløsning og øvrige juridiske bestemmelser

3.1 Aktie- og anpartsbesiddelse

Stk. 1 Såfremt operatøren er organiseret som et aktieselskab eller et anpartsselskab, vil Movia i forbindelse med kontraktforhandlingerne kræve oplyst, hvem der ejer aktierne/anparterne. Aktie-/anpartsbesiddelse på under 10 % af aktie-/anpartskapitalen skal ikke oplyses, med mindre særlige forhold gør, at en aktionær/anpartshaver med en sådan aktie/anpartsbesiddelse har en bestemmende indflydelse i selskabet.

Stk. 2 Såfremt der i kontraktperioden sker ændringer i den oplyste aktie-/anpartsbesiddelse, skal dette uopholdeligt meddeles skriftligt til Movia.

Stk. 3 Såfremt der i kontraktperioden sker væsentlige ændringer i ejerforholdene til aktierne/anparterne, herunder såfremt den bestemmende indflydelse i selskabet ændres, er Movia berettiget til at opsig kørselsaftalen med 3 måneders skriftligt varsel, forudsat at opsigelsen sker senest 1 måned efter, at Movia er blevet gjort bekendt med de omstændigheder, der begrundet opsigelsen.

Stk. 4 Movia er dog alene berettiget til at opsig kørselsaftalen i henhold til stk. 3, såfremt vægtige grunde taler herfor.

3.2 Underleverandør

Stk. 1 Movia skal forhåndsgodkende enhver brug af underleverandører. Brug af underleverandører frigør ikke operatøren fra nogen forpligtelse overfor Movia.

Stk. 2 Såfremt operatøren ønsker at lade kørselsaftalen udføre helt eller delvist ved underleverandører, skal det oplyses, hvor stor en del af kørselsaftalen, der påregnes udført ved hver enkel underleverandører. Operatøren må under kontraktforhandlingerne påregne at oplyse navnene på underleverandørerne. Evt. underleverandører skal have tilladelse fra Færdselsstyrelsen til erhvervmæssig personbefordring.

Stk. 3 Væsentlige ændringer i den indbyrdes fordeling af arbejdsmængde, herunder antagelse af andre underleverandører, skal uopholdeligt skriftligt meddeles til Movia.

Stk. 4 Overladelse af kørsel eller antagelse af andre underleverandører efter kontraktstart skal uopholdeligt meddeles Movia, der skal godkende forholdet inden iværksættelse heraf.

Stk. 5 Movia er berettiget til at nægte at godkende en ny underleverandører eller at godkende en væsentlig ændring i den indbyrdes fordeling af arbejdsmængden, såfremt vægtige grunde taler herfor.

3.3 Overdragelse af rettigheder

Stk. 1 Operatørens rettigheder og forpligtelser i henhold til kontrakten kan ikke – hverken helt eller delvist – overdrages til tredjemand uden Movias forudgående skriftlige god-

kendelse. Operatøren er kun berettiget til at overdrage sit krav på den aftalte kontraktsum til sit pengeinstitut.

Stk. 2 Movia er berettiget til på uændrede vilkår at overdrage sine rettigheder og forpligtelser i henhold til kontrakten til anden offentlig institution eller en institution, der ejes af det offentlige eller i det væsentlige drives for offentlige midler.

3.4 Kontrol

Stk. 1 Movia er berettiget til at føre kontrol med operatørens opfyldelse af kørselsaftalen ved inspektion i de anvendte busser, mens disse er i drift. En sådan kontrol fritager ikke operatøren for ansvaret for, at busserne opfylder de aftalte betingelser.

Stk. 2 Movia er endvidere berettiget til at føre kontrol ved besøg på operatørens forretningssted, herunder foretage en nærmere gennemgang af operatørens driftsmateriel. Operatøren er forpligtet til uden vederlag at bistå i forbindelse med sådanne inspektioner.

Stk. 3 Såfremt operatøren lader kørselsaftalen udføre helt eller delvist ved underleverandører, er han forpligtet til i kørselsaftalerne med underleverandørerne at indføje en bestemmelse, der giver Movia ret til inspektion hos underleverandørerne i samme omfang som beskrevet i stk. 1 og 2.

3.5 Regnskaber og budget

Stk. 1 I kontraktperioden er operatøren forpligtet til af egen drift at fremsende regnskaber til Movia. Regnskaberne skal have en detaljeringsgrad og en informationsværdi svarende til, hvad der i henhold til aktieselskabsloven kræves af regnskaberne til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen. Regnskaberne skal være udarbejdet af en registreret eller statsautoriseret revisor. Regnskaberne, eller efter aftale nøgletal, skal fremsendes senest 6 måneder efter et regnskabsårs afslutning.

Stk. 2 Movia har ret til, uanset hvordan operatørens virksomhed er organiseret, i forbindelse med kontraktforhandlingerne at få indsigt i budgettet for det første fulde driftsår. Dette budget skal ligeledes vise, hvorledes såvel nødvendige nyanskaffelser som den løbende drift finansieres.

Stk. 3 De i stk. 1 og 2 nævnte økonomiske oplysninger vil blive behandlet fortroligt.

3.6 Skadeforvoldelse

Stk. 1 Såfremt operatøren eller dennes underleverandører under udførelse af sine pligter i henhold til kørselsaftalen ved handlinger eller undladelser forårsager skader på personer eller gods, det være sig personer eller gods operatøren har til befordring, eller tredjemand's person eller gods, er alene operatøren eller dennes underleverandører ansvarlig for sådanne skader.

Stk. 2 Såfremt skadelidte rejser krav mod Movia i anledning af skader beskrevet i stk. 1, skal operatøren friholde Movia for ethvert krav og enhver udgift, herunder tillige sagsomkostninger, renter m.v., som et sådant krav måtte påføre Movia.

3.7 Diskretion

Stk. 1 Operatøren og Movia er gensidigt forpligtet til at behandle oplysninger om hinandens forretningsforhold samt om andre forhold, hvorom der med rimelighed kan kræves diskretion, fortroligt. Jf. dog afsnit 13 i udbudsbetingelserne om aktindsigt - offentliggørelse.

Stk. 2 Denne pligt består også efter, at kørselsaftalen er bragt til ophør uanset årsagen hertil.

3.8 Konkurs mv.

Stk. 1 Såfremt operatøren anmelder konkurs eller betalingsstandsning, eller træder i betalingsstandsning, går konkurs eller træder i likvidation, er Movia berettiget til at ophæve kørselsaftalen med omgående virkning. Movia skal uden ophold skriftligt orienteres om anmeldelse af betalingsstandsning eller konkurs m.v., afsigelse af konkursdekret, udpegning af tilsyn eller indtrædelse af likvidation.

Stk. 2 Såfremt operatøren er organiseret som en personlig drevet virksomhed, er Movia derudover berettiget til at hæve kørselsaftalen, såfremt operatøren dør, og hans bo behandles som et gældsfragåelsesbo.

Stk. 3 Hvis boet efter konkurslovens regler har ret til at indtræde i kontrakten, skal boet efter forespørgsel inden for en frist på 2 kalenderdage give meddelelse om, hvorvidt der vil ske indtræden.

3.9 Udskiftning af chauffører

Stk. 1 Såfremt en af operatørens chauffører giver anledning til alvorlig eller gentagen kritik, som berettiger til bortvisning/opsigelse, er Movia berettiget til at kræve, at den pågældende chauffør fjernes fra den af kørselsaftalen omfattede kørsel.

3.10 Erstatning

Stk. 1 Operatøren er over for Movia ansvarlig for dokumenterede økonomiske tab forårsaget af misligholdelse af kørselsaftalen, medmindre denne misligholdelse skyldes vejrlig, man ikke med rimelighed kan kræve, at operatøren overvinder, eller force majeure. Ophæves kontrakten delvist, kan Movia kræve erstatning i henhold til dansk rets almindelige erstatningsregler. Betaling af bod medfører ikke reduktion af et eventuelt erstatningskrav.

Stk. 2 Ved force majeure forstås ekstraordinære begivenheder, som hindrer opfyldelse af kørselsaftalen, og som opstår uden operatørens skyld ved forhold, over hvilke denne ikke er herre, og som denne ikke burde have forudset.

3.11 Misligholdelse

Stk. 1 Såfremt operatøren væsentlig misligholder sine forpligtelser i henhold til kontrakten, kan Movia stille krav om, at operatøren afhjælper misligholdelsen inden en af Movia

fastsat rimelig tidsfrist. Såfremt operatøren ikke har afhjulpet misligholdelsen inden udløbet af den nævnte frist, er Movia berettigede til at give meddelelse om, at Movia vil hæve kontrakten helt eller delvist, såfremt afhjælpning ikke er sket inden udløbet af en yderligere frist på 5 arbejdsdage. Sker sådan afhjælpning ikke efter udløbet af denne yderligere frist på 5 arbejdsdage, er Movia herefter berettiget til at ophæve kontrakten helt eller delvist. Såfremt Movia ophæver kontrakten efter denne bestemmelse, har operatøren ret til betaling for de indtil ophævelsen leverede ydelser.

En ophævelse af kontrakten er ikke til hinder for, at Movia samtidig kan kræve erstatning efter pkt. 3.10.

Stk. 2 Grove eller gentagne overtrædelser af kontraktens bestemmelser - uden at der isoleret set foreligger væsentlig misligholdelse - vil være at betragte som væsentlig misligholdelse.

Stk. 3 Operatøren har ret til at hæve kontrakten, hvis Movia væsentlig misligholder sine forpligtelser i henhold til kontrakten og trods skriftlig påmindelse herom ikke afhjælper misligholdelsen. Såfremt operatøren ophæver kontrakten efter denne bestemmelse, er operatøren berettiget til betaling indtil ophævelsen leverede ydelser.

3.12 Modregninger i betalingen

Stk. 1 Såfremt misligholdelsen ikke er af en sådan karakter, at ophævelse af kontrakten kan komme på tale, men den manglende overholdelse af kørselsaftalens enkelte punkter alligevel er til gene for kunderne eller medvirkende til, at den forudsatte standard for kørslen ikke opretholdes, har Movia ret til at bringe nedennævnte sanktioner i anvendelse.

Stk. 2 Movia vil foretage økonomiske sanktioner i forbindelse med kvalitetsbrist konstateret af Movias Trafiktjeneste, dels ved kontrol med og på busserne, og dels registreret og dokumenteret på anden vis, herunder dataudtræk fra installeret IT-udstyr.

I følgende situationer har Movia ret til at modregne 3.000 kr. pr. konstateret tilfælde:

- Kørt for tidligt fra endestation/checkpunkt
- Manglende billettering
- Manglende udskiftning af defekt billetteringsudstyr
- Manglende eller for sen indberetning om driftsuregelmæssigheder, jf. udbudsbetingelsernes afsnit 9

I følgende situationer har Movia ret til at modregne 1.500 kr. pr. konstateret tilfælde:

- Indsættelse af anden bustype end aftalt
- Over 2 min for sen afgang fra endestation
- Ukorrekt skiltning
- Forkert og utydelig billet/rabatkortafstempling
- Over 2 min ved afløsning på strækningen
- Manglende adgang til bus ved endestationsophold
- Uacceptabel ud- og indvendig rengøring af bus

- Hvis bussen ikke lever op til kontraktens krav med hensyn til udseende, vedligeholdelsesstand og funktioner, herunder støj og varme.

I følgende situationer har Movia ret til at modregne 750 kr. pr. konstateret tilfælde:

- Manglende Movia-informationsmateriale i busserne
- Manglende nedtagning af uaktuel reklame/informationsmateriale
- Manglende lys i skilte
- Utilstrækkelig belysning i bussen
- Forkert tid og zone i kombinationsskilt
- Upræsenteret uniformering

Stk. 3 Hvis operatøren gentagne gange ikke overholder de i afsnit 9 anførte frister for indberetning af driftsuregelmæssigheder eller hvis operatøren gentagne gange helt undlader at indberette driftsuregelmæssigheder, har Movia ret til at modregne 6.000 kr. pr. konstateret tilfælde.

Stk. 4 Sanktioner i forbindelse med udgåede ture:

Såfremt en del af de ifølge kørselsaftalen anførte ture ikke gennemføres som planlagt, foretager Movia modregning i betalingen.

Movia anser tillige en tur for udgået, når der - uanset årsag - er tale om en forsinkelse, der har længere varighed end den køreplanmæssige frekvens på linjen og i alle tilfælde - uanset linjefrekvensen - når forsinkelsen overstiger 20 minutter.

Movia foretager modregning i betalingen for udgåede ture efter følgende satser:

- 350 kr. pr. køreplantime ved udgået kørsel op til 0,05 %
- 700 kr. pr. køreplantime ved udgået kørsel fra 0,05 % op til 0,10 %
- 1.400 kr. pr. køreplantime ved udgået kørsel fra 0,10 % op til 0,15 %
- 2.100 kr. pr. køreplantime ved udgået kørsel fra 0,15 % op til 0,20 %
- 2.800 kr. pr. køreplantime ved udgået kørsel fra 0,20 % op til 0,25 %
- 3.500 kr. pr. køreplantime ved udgået kørsel fra 0,25 % og derover.

Stk. 5 I følgende situationer har Movia ret til at modregne 500 kr. pr. konstateret tilfælde:

- Såfremt operatøren undlader at informere Movia om principielle klager eller oplysninger til brug for klagebesvarelser mv.
- Såfremt operatøren ikke overholder de i afsnit 9 anførte svarfrister på driftsuregelmæssigheder og kundeforespørgsler mv.
- Såfremt der gentagne gange indgår klager til Movia over operatørens besvarelse af kundeforespørgsler samt varetagelse af og administration af fundne sager el. lign.
- Såfremt afleveringsfristen for driftsvognplaner, vognløbsbeskrivelser eller anden aftalt form for beskrivelse af driftsforhold ikke overholdes (500 kr. pr. dag pr. vogn-

løb eller anden beskrevet driftsenhed)

- Såfremt der foreligger mangelfulde vognløbsbeskrivelser eller anden aftalt beskrivelse (500 kr. pr. dag pr vognløb eller pr driftsenhed). Omvendt vil Movia ved for sen aflevering af afregningsvognplaner yde godtgørelse til operatøren, jf. udbudsbetingelsernes afsnit 10
- Såfremt der registreres ukorrekt eller manglende betjening eller manglende fejl-melding af IT-udstyr i busser, herunder busradio, buscomputer, PTS, IT til rejsekort og arbejdsstationer hos operatøren, hvorom der er indgået konkret aftale med operatøren (500 kr. pr. registreret tilfælde, henholdsvis tur)

Stk. 6 Såfremt operatøren undlader at sikre gennemførelse af aftalt eller kompenserende kørsel med tællebusser (PTS), jf. bilag 5, har Movia ret til at foretage følgende modregning:

- 100 kr. pr. tur pr måned for aftalte PTS-ture på hverdage (ekskl. lørdag)
- 100 kr. pr. tur pr kvartal for aftalte PTS-ture i weekender

Stk. 7 Movia opgør løbende antallet af certificerede chauffører. Efter første kontraktår kan Movia ved manglende opfyldelse af krav til certificering årligt modregne 5.000 kr. pr chauffør, der ikke er certificeret.

Stk. 8 Herudover kan Movia bringe nedenstående sanktioner i anvendelse:

- Såfremt operatøren ved anskaffelse af nye busser undlader at anskaffe standardiseret ekstraudstyr af miljømæssig betydning, eller såfremt sådant udstyr eller andet udstyr af miljømæssig betydning som f.eks. at støjkit afmonteres i kontraktperioden, har Movia ret til at reducere de busafhængige omkostninger med et beløb svarende til 150 % af den beregnede besparelse, som operatøren har opnået herved.
- Såfremt operatøren undlader at anvende miljøvenligt brændstof eller ikke sikrer, at det aftalte brændstoflager holdes intakt i krisesituationer, har Movia ret til at reducere betalingen til operatøren med 150 % af den beregnede besparelse, operatøren har opnået herved.

Stk. 9 De sanktioner, der er anført i de foregående stykker, kan bringes i anvendelse, selvom Movia ikke kan sandsynliggøre/dokumentere noget økonomisk tab. Såfremt Movia kan dokumentere et tab, kan dette kræves erstattet i henhold til dette bilags punkt 3.10. Den foretagne modregning i henhold til ovennævnte stykker skal ikke fradrages i en sådan erstatning. Det forhold, at operatøren må tåle modregning i henhold til ovenstående stykker, fritager ikke denne fra uopholdeligt at bringe de påtalte forhold i orden. Sker dette ikke, må operatøren, også for samme forhold, tåle yderligere modregning, ligesom andre sanktioner i henhold til kørselsaftalen kan bringes i anvendelse.

Stk. 10 Movia kan suspendere sanktioner af enhver art, hvis særlige forhold gør sig gældende, herunder force majeure eller lignende. En suspension af sanktioner for udgået

kørsel vil dog aldrig medføre, at der ydes køreplantimeafhængig betaling for ikke-præsteret kørsel.

3.13 Genforhandling

Stk. 1 Såfremt der i kontraktperioden indtræffer lovindgreb, der medfører væsentlige økonomiske ændringer i de forudsætninger, der ligger til grund for tilbudet, har hver af parterne ret til at kræve forhandling om justering af priserne.

Stk. 2 Såfremt operatøren og Movia ikke kan blive enige om, hvorvidt betingelserne for en justering af priserne er tilstede, eller såfremt operatøren og Movia ikke kan blive enige om resultatet af en prisjustering, kan hver af parterne indbringe dette spørgsmål for domstolene, jf. pkt. 3.14

3.14 Tvistigheder – Lovvalg

Stk. 1 Nærværende kontrakt er underlagt og skal forstås på baggrund af dansk ret og dansk lovgivning.

Stk. 2 Tvistigheder mellem operatøren og Movia berettiger ikke nogen af parterne til at standse eller udsætte leverancen af aftalte ydelser.

Stk. 3 Såfremt der opstår uoverensstemmelser eller tvister mellem parterne, skal disse først søges løst i mindelighed.

Stk. 4 Enhver uoverensstemmelse eller tvist vedrørende det bestående kontraktforhold eller forståelsen af kontrakten, der ikke kan løses i mindelighed, kan af parterne indbringes for domstolene – med Movias værneting som 1. instans.

3.15 Sikkerhedsstillelse

Stk. 1 Garantierklæringen skal udformes som anført i eksemplet på næste side.

**Garanti
(eksempel)**

På foranledning af (operatørens navn og adresse) indestår vi herved over for Trafikskabet Movia – i det efterfølgende kaldet Movia – Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby som garant for betaling af indtil i alt kr., skriver kr. som sikkerhed for opfyldelse af alle operatørens forpligtelser i henhold til operatørens kontrakt af (dato) med eventuelle senere ændringer/tilføjelser.

Garantien påvirkes ikke af, at Movia giver operatøren henstand med hensyn til opfyldelse af dennes forpligtelser.

Garantien henstår, indtil den frigives af Movia, hvilket vil ske senest 3 måneder efter kontraktens udløb, medmindre der forinden er rejst krav mod garantien.

Garantien skal på anfordring fra Movia frigives til Movia, uden at Movia har dokumenteret sin ret ved forlig, endelig domstolsafgørelse eller en voldgiftskendelse.

Udbetaling på garantien sker til Movia på anfordring senest 5 arbejdsdage, efter at skriftlig anfordring er modtaget.

Twister mellem garantistilleren og Movia med relation til nærværende garanti afgøres endeligt og bindende af den voldgiftsret, der afgør tvister mellem Movia og operatøren i henhold til kontrakt af (dato).

Dansk ret er gældende i retsforholdet mellem garantistilleren og Movia.

Ved garantiens bortfald skal denne garanti returneres til (bank/kautionsforsikringsselskab).

Sted

Dato

Som garantistiller:

Bilag 4 Krav og ønsker til busmateriellet

Nedenfor fremgår ønsker og krav til de busser, der anvendes til kørslen i dette udbud.

Som det fremgår af afsnit 1 og bilag 1 er der i nogle udbudsenheder krav om bybusser, mens der i andre udbudsenheder er krav om handicapegnede landevejsbusser. Med mindre andet fremgår i de enkelte underafsnit gælder krav og ønsker alle busser – dvs såvel bybusser som handicapegnede landevejsbusser.

Der er samme krav og ønsker til reservebusser som til driftsbusser. Reservebusserne må ikke være i dårligere stand end driftsbusserne, men reservebusserne kan dog være ældre.

4.1 Indretning og udstyr

4.1.1 Myndighedskrav

Alle busser skal opfylde de krav til indretning og færdselssikkerhed, som myndighederne måtte stille.

4.1.2 Bustyper

Længde

Jf afsnit 1 og bilag 1 i udbudsbetingelserne indgår der busser på 12 meter i dette udbud.

Lavt gulv

Bybusser skal være enten laventré- eller lavgulvsbusser. Med laventrébusser menes busser med lavt gulv (uden trin) ved fordøre og midterdøre og i gangen mellem disse døre. Med lavgulvsbusser menes busser med lavt gulv (uden trin) ved alle døre og i gangarealet gennem hele bussen.

Handicapegnede landevejsbusser skal som minimum have lavt gulv (uden trin) ved enten midterdøren eller bagdøren. Adgang til perronen fra den pågældende dør skal være trinfri.

Dørkombination

Kravet til dørkombinationen er angivet som (fordøre–midterdøre-bagdøre)

Bybusser skal have dørkombination (2-2-1) eller (2-2-2).

Handicapegnede landevejsbusser skal have dørkombination (1-1-0) eller (1-0-1)

Andre bustyper

Movia forbeholder sig ret til i forhandlingsfasen at efterspørge tilbud med andre bustyper – fx alternativ længde og dørkombination.

4.1.3 Ind- og udstigning

Indstigning skal foregå foran, mens udstigning skal ske vha de øvrige døre. Undtaget herfra er barnevogne og kørestole. De benytter den dør, der er nærmest perronen til både ind- og udstigning.

Døre

I bybusser skal den fri dørbredde ved åbning af dobbeltdøre være mindst 110 cm og ved åbning af enkeltdøre mindst 70 cm.

I handicapegnede landevejsbusser skal den fri dørbredde ved åbning af fordør være mindst 70 cm og ved åbning af midter- og bagdøre være mindst 99 cm.

I alle busser skal udsvinget ved åbning og lukning af døre være mindst muligt og maksimalt 35 cm målt vinkelret fra bussens side. Skydedøre accepteres, mens udadsvingende fordøre ikke accepteres. Fordøren må ikke rage frem foran bussens front ved åbning og lukning.

Sikkerhed ved døre

Alle busser skal forsynes med holdebremse, der sikrer, at bussen ikke kan køre med åbne udstigningsdøre.

Alle døre forsynes med en eller flere former for sikring, således at passagererne under ingen omstændigheder kan fastklemmes i dørarrangementet ved åbning og lukning af dørene. Det må heller ikke utilsigtet være muligt at hænge fast i døråbningen med frakke eller lignende, ved passage af åben dør.

Ved hver udstigningsdør placeres en lyd giver, som aktiveres automatisk ved åbning og lukning af udstigningsdørene. Lydniveauet skal godkendes af Movia.

På alle busser skal der være en lyskilde ved udstigningsdørene, som lyser ned over udstigningsarealerne dvs på selve fortovet (grøftkant mm). Udstigningslyset må kun være aktiveret, når udstigningsdørene er åbne. På nye busser skal lyskilden være integreret i bussens døråbning.

Chaufføren skal kunne overvåge alle udstigningsdøre via TV-overvågning.

Kunderne må ikke kunne betjene åbne-/lukkefunktionen af dørene.

Trin

Ind- og udstigningshøjder skal overholde følgende krav:

Indstigningshøjde ved fordøre, bybusser	Maks 320 mm
Indstigningshøjde ved fordøre, handicapegnede landevejsbusser	Maks 350 mm
Udstigningshøjde ved midter- og bagdøre, alle busser	Maks 340 mm
Trinhøjde ved døre hvor trin er tilladt, alle busser	Maks 270 mm

Indstigningshøjderne er gældende for busser i ikke-knælende stand. Alle mål er med ubelastet bus.

Øvrige trindhøjder skal være så lave som muligt og skal godkendes af Movia

Trinbelægningen skal være skridsikker og må ikke kunne fjernes.

Knæling

Alle busser skal kunne "knæle", således at ind- og udstigningshøjden reduceres med mindst 7 cm.

Kørestolsrampe

Alle busser skal ved den dør, der benyttes af kørestolsbrugere, være forsynet med enten motordrevet udskydelig rampe eller manuel svingrampe, som skal kunne betjenes ved hjælp af separat fastmonteret betjeningsanordning, der er fastgjort til rampen. Rampen skal være udformet, således at der sikres en smudsfri og nem betjening for kunderne.

Rampens størrelse skal minimum være 87 cm x 87 cm og kunne tåle en belastning på mindst 300 kg. Rampens flader skal være skridsikre.

Bussen må ikke kunne køre med rampen i funktion.

Foran den relevante dør skal der på den udvendige busside monteres trykknop for bestilling af døråbning. Trykknappen skal placeres således, at kørestolsbrugeren ikke kan kolliderede med hverken rampe eller dør under aktivering.

Autoradio

I alle busser skal autoradioen automatisk frakobles (mute-funktion), når fordørene er åbne.

4.1.4 Sidde- og ståpladser

Kapacitet

Der gælder følgende minimumskrav:

Bybus (12 meter):	Totalkapacitet: 60 heraf 30 siddepladser (ekskl klapsæder)
Handicapegnet landevejsbus (12 meter):	Totalkapacitet: 65 heraf 40 siddepladser (ekskl klapsæder)

Tilkøb af fx klimaanlæg kan sænke bussens totalkapacitet. I givet fald skal dette oplyses under forhandlingerne samt fremgå af busoplysningskemaet.

Movia ønsker flest mulige siddepladser. I nye 12-meter bybusser kræves mindst 28 fremadvendte sæder (ekskl klapsæder), og i nye 12-meter handicapegnede landevejsbusser mindst 38 fremadvendte sæder (ekskl klapsæder).

Såfremt det er med til at give flere siddepladser, kan sæder vendes mod hinanden.

Sæder

Der skal være let adgang til samtlige siddepladser, og sæderne skal have god siddekomfort.

Sæderne skal være polstrede med stofbetræk, hvor polstertykkelsen på siddeflade og stoleryg mindst bør være hhv 5 cm og 3 cm. Sæderyggen skal sikre god nakke- og hovedstøtte. Krav til stofbetrækket er angivet i afsnittet om interiør og indvendigt design.

Krumning i sæderygge bør så vidt muligt undgås.

Eventuelle armlæn skal kunne klappes op.

Sædeafstand

Sædeafstanden bør overalt i bybusser være på mindst 70 cm og mindst 72,5 cm i handicapegnede landevejsbusser. Afstanden måles i en højde af 60 cm over gulvet fra fronten af sæderyggen (midt på sædet) og frem til ryggen af det foregående sæde.

Ved sæder med front mod væg, fx pladsen bag chaufførvæggen, afskærmning og lignende, skal der fra sædets forkant til væg være min 30 cm målt i bussens længderetning. Sædets afstand til sidevæggen skal i nye busser være 2–3 cm.

Movia skal godkende sæder samt deres placering.

4.1.5 Perron, barnevogns- og kørestolsareal samt cykler

Bybusser skal kunne medtage 1 barnevogn og 1 kørestol. Når kørestolspladsen ikke benyttes skal der kunne medtages 2 barnevogne. Til dette formål skal der være en vandretliggende perron med følgende mål:

Længde i bussens længderetning:	min 200 cm
Længde i bussens tværreretning:	min 90 cm

Perronen skal være placeret i umiddelbar nærhed af midterdørene i bussens højre eller venstre side. Adgang fra midterdør til perron skal være trinfri. På langs af perronen skal der etableres mindst 3 enkeltklapsæder eller 2 dobbeltklapsæder med samme siddekomfort som øvrige sæder, dvs med samme mål på siddefladen og en ryghøjde på min 55 cm.

Handicapegnede landevejsbusser skal kunne medtage barnevogne og 1 kørestol. Til dette formål skal der være en vandretliggende perron på minimum 130 cm i umiddelbar nærhed af trinfri dør. Adgang fra trinfri dør til perron skal være uden trin. På perronen skal

der etableres minimum 2 klapsæder med samme siddekomfort som øvrige sæder, dvs med samme mål på siddeflader og en ryghøjde på min 55 cm.

I alle busser skal klapsæder, der ikke benyttes, automatisk stille sig i opslået position.

Barnevogne skal i alle busser kunne fastgøres med velcrobånd eller lignende.

Fastspænding af kørestol skal i alle busser ske ved hjælp af en enkeltstregnet sikkerhedssele, som er monteret 65 – 75 cm over gulvfladen.

Cykler

I Handicapegnede landevejsbusser skal der kunne medtages mindst 2 cykler.

4.1.6 Midtergang og gulvarealer

I alle busser skal gangarealer og gulve være etableret i 1 evt 2 vandrette planer.

Gulvhældningen må maksimalt være 8 % i bussens længderetning.

Trin i midtergangen mellem fordør og midterdør accepteres ikke. I busser med trin mellem midterdør og bagdør ønsker Movia, at trinene er så lave som muligt - dog må trinene højst være 25 cm.

Gulvarealer, som er beregnet til stående passagerer, skal sikre et godt fodfæste under alle forhold.

I nye busser skal der af hensyn til blinde og svagtseende passagerer være en anden friktion på den gule stribe ved chaufføren end på det øvrige ståpladsareal.

Niveauforskelle samt trinfor kanter skal markeres klart. Markeringen skal i nye busser udføres i RAL 1028 (melonengelb), hvor dette er muligt.

Movia ønsker så lave podesterhøjder som muligt. Podesterhøjder må maksimalt være 25 cm.

I handicapegnede landevejsbusser skal der være bagagenet/hylde.

4.1.7 Holdestænger og stoptryk

Holdestænger

Ved hvert tværsæde, som støder op til midtergangen, anbringes lodrette holdestænger fra gulv til loft eller mellem stoleryg og loft. Ved alle udstigningsdøre anbringes holdestænger, der sikrer gode holdemuligheder ved udstigning. Ved langsgående sæder, samt perron, skal der monteres vandrette gennemgående holdestænger 190 – 200 cm over gulv/evt podestkant. Holdearrangement ved sæder mod hinanden aftales med Movia.

På ovennævnte vandrette holdestænger monteres et passende antal holdestroppe (ved perron minimum 6), som sikrer en ubesværet gribefunktion.

Ved perronen monteres i hele længden vandret holdestang i vinduessiden lige under vinduernes kant.

Diameteren på holdestænger og håndtag mv skal i alle nye busser ligge i intervallet 3-4 cm.

I alle nye busser skal holdestænger være RAL 1028 (Melonengelb). I brugte busser skal farven på holdestængerne godkendes af Movia.

Der skal tages hensyn til, at flest mulige kunder kan læse kombinationsskiltet (se afsnit 4.1.8), uden placeringen af holdearrangementer generer udsynet.

Stoptryk

Der skal på lodrette holdestænger i en højde af 100 – 150 cm over gulv monteres stoptryk. I nye busser skal farven på disse stoptryk være det grå kabinet med rød stopknop. Movia ønsker, at stopknappen er udformet som vist på billedet.

Holdestang med stoptryk:



4.1.8 Kombinationskilt

Alle busser skal indvendig være udstyret med et kombinationskilt visende zonenummer, tid samt "stop" ved aktivering af stoptryk. Skiltet placeres synligt for alle passagerer forrest i bussens loft over midtergangen. Tal og bogstaver skal fremtræde tydeligt og i rød eller gul farve på sort baggrund.

Uret i kombinationskilt og på instrumentbord skal være radiostyrede.

Movia har mulighed for at beslutte, at der skal monteres et andet skilt/display til passagerinformation i bussen fra kontraktstart eller i løbet af kontraktperioden. Displayet mm leveres i givet fald af Movia. Øvrige vilkår fremgår af bilag 5. Operatøren har det fulde ansvar for levering og funktionalitet for kombinationsskiltet, hvis Movia beslutter at fjerne Movia-skiltet igen.

4.1.9 Kommunikations-, billetterings- og andet IT-udstyr

De enkelte IT-systemer er nærmere beskrevet i bilag 5.

4.1.10 Indeklima og ruder

Generelt

Alle busser skal kunne sikre et behageligt indeklima.

Temperaturen i bussen bør ligge mellem 18 °C og 22 °C. I tilfælde af højere udendørs-temperatur er Movia dog indforstået med, at der kan forekomme afvigelser fra temperaturrekravet. Der gælder særlige krav for busser med klimaanlæg jf nedenstående.

Temperaturen i bussen måles ved en såkaldt standmåling, hvor motoren kører og dørene er lukkede. Temperaturmålingen foretages 1,2 m over gulv i midtergangen ved hhv for- og bagaksel. Gennemsnittet af de målte temperaturer anses som udtryk for bussens indvendige temperatur. Af hensyn til målingens pålidelighed foretages målingen 3 gange med 1 minuts mellemrum.

Målemetoden kan efterfølgende justeres, hvis de anførte forudsætninger ikke er hensigtsmæssige at arbejde med.

Klimaanlæg

Klimaanlæg er et ønske, jf tilbudsblanketten.

Efter tilkobling af klimaanlægget skal den målte temperatur i bussen kunne sænkes med 3-6 grader i forhold til den nærmeste udvendige skyggetemperatur. Temperatursænkningen skal kunne opnås inden for 10 minutter, når bussens døre er lukkede. Derudover skal affugtning af indblæsningsluften kunne ske i et omfang, der forhindrer duggede ruder.

Klimaanlægget forventes at være automatisk styret, men skal kunne tilkobles/frakobles fra chaufførpladsen.

Ruder

Toningsgraden på ruder må maksimalt være enkelttonet.

Alle nye busser skal være udstyret med en bagrude.

Busser uden klimaanlæg skal være udstyret med mindst 4 klap-/skydevinduer, 2 på hver side, forrest og bagest i bussen. Klap/skydevinduerne skal kunne betjenes af kunderne.

Hvis operatøren ønsker det, kan busser med klimaanlæg udstyres med 4 klap/skydevinduer. Dette skal ske efter aftale med Movia.

Taglemme

Alle nye busser skal have mindst to taglemme, der kan betjenes uafhængigt af hinanden fra chaufførpladsen.

4.1.11 Indvendig belysning

I alle busser skal orienteringslys være jævnt fordelt over hele bussen. Lyset skal tændes efter behov, så passagererne til enhver tid kan orientere sig i bussen.

Under særlige forhold (ingen vejbelysning, regn, sne, slud mv) er det dog tilladt at kunne dæmpe belysningen i busserne for at undgå reflekser i frontruden.

Over ind- og udstigningsdøre samt billetteringsudstyr skal der monteres kraftig blændefri punktbelysning. Lysmængden skal afstemmes i forhold til den øvrige belysning og være tændt, når dørene står i åben position.

4.1.12 Videoovervågning

Videoovervågning er et ønske i dette udbud jf tilbudsblanketten. Hvis Movia ønsker at gøre brug af tilbudet om videoovervågning, gælder nedenstående funktionskrav:

Bussen skal overvåges af minimum 4 kameraer, der dækker, ind - og udstigningsdøre samt så meget af passagerkabinen i bussen som muligt.

Der skal som minimum sikres digital lagring af billedmaterialet i 120 timer. Kvaliteten af data skal være med en opløsning, der sikrer tydelig visuel genkendelse af personer eller hændelser.

Data skal - afhængig af situationen - umiddelbart stilles til rådighed for relevante myndigheder og for Movia, såfremt dette ønskes.

Skiltning

Videoovervågning i Movias busser skal skiltes med piktogrammer ifølge Movias designregler, som fremgår af afsnittet "piktogrammer, logo mv".

4.1.13 Indretning af chaufførpladsen

Indretning af chaufførpladsen skal ske i samarbejde med repræsentanter for chaufførerne.

Indretningen skal overholde gældende regler og BSR 4 (eller opdatering heraf).

Ved afgivelse af tilbud skal operatøren i redegørelsen oplyse, om der er truffet aftale med selskabets sikkerhedsudvalg om chaufførpladsens indretning.

Ved chaufførpladsen skal der kunne indbygges billetteringsudstyr. Billetteringsudstyret er nærmere beskrevet i afsnit 6 og bilag 5.

4.1.14 Sikkerhedsforhold

Cyklist- og sidespejle

Alle busser skal udstyres med såkaldte cyklistspejle, der giver chaufførerne større udsyn ved højresving til sikkerhed for cyklister m fl

Endvidere skal sidespejle monteres i en højde og med en vinkel ud fra bussiden, således at spejlarmene ved indkørsel til stoppestederne ikke er til fare for ventende passagerer. Det må forventes, at en minimumshøjde på 180 cm over kantstenen sikrer dette. Denne minimumshøjde skal, så vidt det er muligt, efterleves.

Bakalarm

Alle busser skal forsynes med bakalarm i form af et lydsignal.

Brandslukningsudstyr

Alle busser skal forsynes med automatisk virkende brandslukningsudstyr placeret relevante steder som fx motorrummet.

Forbindingskasse

I alle busser, der ikke er udstyret med forbindingskasse, skal operatøren sikre, at chaufførerne i tjenesten er i besiddelse af sterilt plaster til brug ved mindre uheld.

4.1.15 Øvrigt

Flag

Alle busser forsynes i hver side af tagets forparti med flagholdere for lodret anbringelse af 2 flag med målene H: 35 cm x B: 46 cm.

Operatøren anskaffer flag til alle busser og sørger for, at de til enhver tid er intakte og fremtræder pæne og ordentlige. I øvrigt gælder, at flagene skal være som Dannebrog (stutflag) udført af flagdug og i øvrigt følge de for Dannebrog gældende regler for farver og proportioner. På opfordring skal operatøren kunne supplere flagningen med sort sørgeflor.

Flagning sker efter Movias anvisninger.

Affaldsspand

Affaldsspande skal forefindes ved alle døre.

Avisholdere

Ønsker operatøren at have avisholdere i busserne, skal disse samt deres placering godkendes af Movia.

4.2 Miljø

4.2.1 Brændstof

Movia har til hensigt at fremme den mindst forurenende busdrift. Movia kræver derfor enten brug af svovlfattig dieselolie (svovlindhold i henhold til Skatteministeriets bekendtgørelse, dog maks. 50 ppm) eller andet drivmiddel, der forurener mindre end dette.

4.2.2 Miljødokumentation

Typegodkendelsescertifikat

Operatøren skal vedlægge tilbudet en kopi af busmotorernes typegodkendelsescertifikater som dokumentation for, hvilken miljøstandard (EURO II, EURO III, EURO IV osv) busserne lever op til. Af dette skal fremgå, hvilke værdier motorerne er testet til for de regulerede emissionstyper (PM, NO_x, HC og CO), inkl evt partikelfilter, katalysator el lign.

Miljøsyn

Samtlige busser i dette udbud inkl reservebusser skal årligt i hele kontraktperioden gennemgå et miljøsyn. Miljøsyn skal udføres efter retningslinjerne i Movias "Miljøsynmanual, 3. udgave, juli 2006". Synet skal udføres af en af Movia godkendt uvildig måleinstans. Manualen findes på udbudsportalen under udbudsmateriale/manualer.

Operatøren skal årligt dokumentere overfor Movia, at alle drifts- og reservebusser har været gennem miljøsyn. Dokumentationen skal være i form af en målerapport, hvoraf det skal fremgå, om bussen har "bestået" miljøsyn og med hvilke værdier. Rapporten skal være udarbejdet af den uvildige instans, der foretager miljøsynet, hvilket til enhver tid skal kunne dokumenteres.

Den uvildige instans skal råde over en database, hvor rapporterne fra miljøsyn fremgår senest 14 dage efter målingen er foretaget. Movia skal have adgang til at se rapporterne i denne database. Rapporterne kan ikke indsendes i papirformat.

Der er i miljøsynet fastlagt grænseværdier for partikelemissioner (PM og NO_x), mens HC og CO blot skal registreres.

Grænseværdierne for den enkelte bus er afsat afhængigt af, hvilken emissionsnorm der gælder for bussen (EURO II, III, IV osv). Der er særskilte grænseværdier for busser indsat med ekstra emissionsreducerende udstyr.

Ovenstående er detaljeret beskrevet i miljøsynmanualen.

Målinger foretages i kalenderåret fra 1.1. til 31.12. Perioden fra kontraktstart til 31.12. samme år er ikke omfattet af kravet om miljøsyn. For de busser, som indgår i dette udbud, skal første miljøsyn således foretages senest 31.12.2009.

Det er operatørens ansvar at indsende oplysninger og dokumentation vedrørende den uvildige måleinstans, der ønskes benyttet, i så god tid, at alle busser kan nå at miljøsynes første gang inden 31.12.2009.

Kravene til godkendelse som måleinstans er beskrevet i miljøsynmanualen. Movia forventer at skulle bruge ca 14 dage til vurdering af en ny måleinstans.

Movia forbeholder sig ret til at offentliggøre resultaterne fra miljøsynene med oplysning om operatør og busfabrikat.

4.2.3 Emissioner

Krav til de enkelte linjer – se udbudsbetingelsernes afsnit 4.

EURO-normer

Movia opererer med forskellige normer for røggasemissioner fra busser:

	EURO II	EURO III	EURO IV	EURO V	EEV
Kvælstofilter (NOx)	7,0	5,0	3,5	2,0	2,0
Kulilte (CO)	4,0	2,1	1,5	1,5	1,5
Kulbrinte (HC)	1,1	0,66	0,46	0,46	0,25
Partikler (PM)	0,15	0,10	0,02	0,02	0,02

Værdierne er maks-værdier og måles i g/kwh

EURO II er gældende for busser taget i brug efter 1. oktober 1996.

EURO III er gældende for busser taget i brug efter 1. oktober 2001.

EURO IV er gældende for busser taget i brug efter 1. oktober 2006.

EURO V er gældende for busser taget i brug efter 1. oktober 2009.

EEV (Environmental enhanced vehicles) er gældende for særligt miljøvenlige køretøjer.

Movia gør opmærksom på, at de forskellige EURO-normer kan være baseret på forskellige målemetoder, specificeret af myndighederne.

Det accepteres, at busser vha emissionsudstyr kan opfylde en højere emissionsnorm end motoren alene er godkendt til, hvis dette kan dokumenteres.

Specielt for EURO IV og V

For at overholde EURO IV og V har nogle busfabrikanter valgt en teknisk løsning, der inkluderer tankning af et additiv. Hvis operatøren anvender busser, der anvender denne teknologi, kan Movia forlange, at operatøren dokumenterer, at dette additiv er indkøbt og anvendt. Anvendt mængde, håndtering mv af additivet skal i øvrigt fremgå af kortlægningen af miljøforholdene hos operatøren. Kortlægningen finder sted i forbindelse med udarbejdelsen af "grønt regnskab" jf afsnit 4.4 i udbudsbetingelserne.

4.2.4 Emissionsreducerende udstyr

Partikelemission

Alle busser i dette udbud, skal have lav emission af partikler.

På EURO II og EURO III-dieselbusser er der krav om partikelfilter, der skal kunne tilbageholde mindst 85 % af massen af partikler målt gravimetrisk i fortyndingstunnel ifølge EØF 88/77 (stationær 13-mode test).

På dieselbusser med EURO IV-norm eller højere er ekstra emissionsudstyr et ønske – Ekstra emissionsudstyr kan fx være et partikelfilter.

For at sikre at bussernes partikelemission er lav, er der fastsat en grænseværdi for partikelemissionen, der udtrykkes vha k-værdien. K-værdien må ikke overstige $k = 0,2 \text{ m}^{-1}$.

Grænseværdien kan justeres i kontraktperioden, hvis kriteriet for velfungerende emissionsudstyr på en bustype med en given EURO-norm og evt. ekstra emissionsudstyr afviger fra $k = 0,2 \text{ m}^{-1}$. Grænseværdien kan kun justeres ved enighed mellem Movia, operatøren og en uvildig instans.

Overholder bussen ikke ovenstående krav, skal operatøren på eget initiativ foranledige øjeblikkelig udskiftning, reparation el lign af emissionsudstyret. Dette gælder både, hvis operatøren selv opdager problemet, hvis det konstateres ved miljøsyn eller hvis Movia – via en stikprøvekontrol – påviser dette. Senest 1 måned efter, at problemet er konstateret, skal operatøren indsende dokumentation for, at ovenstående krav igen overholdes. Såfremt dokumentationen ikke foreligger efter 1 måned, skal bussen tages ud af drift

NO_x-emission

Emissionen af kvælstofilter (NO_x) er afhængig af bussens EURO-norm og evt ekstra emissionsreducerende udstyr (fx EGR og SCR). Det påhviler operatøren at sikre, at grænseværdierne ikke overskrides. Overholder bussen ikke kravene, skal operatøren - senest 1 måned efter, at problemet er konstateret - indsende dokumentation for, at fejlen er udbedret. Dette gælder både, hvis operatøren selv opdager problemet, hvis det konstateres ved miljøsyn eller hvis Movia – via en stikprøvekontrol – påviser en overskridelse. Såfremt dokumentationen ikke foreligger efter 1 måned, skal bussen tages ud af drift

Der henvises i øvrigt til manualen for miljøsyn, hvor grænseværdierne for emission af NO_x fremgår.

Grænseværdien kan justeres i kontraktperioden, hvis kriteriet for velfungerende emissionsudstyr på en bustype med en given EURO-norm og evt. ekstra emissionsudstyr afviger fra den værdi, der er angivet i miljøsynmanualen. Grænseværdien kan kun justeres ved enighed mellem Movia, operatøren og en uvildig instans.

Stikprøvekontrol

Movia forbeholder sig ret til at foretage stikprøvekontrol af en bus, hvis der er begrundet mistanke om, at emissionskravene ikke overholdes (fx synlig udstødningsrøg fra bussen). Ved kontrol på stikprøvebasis betaler Movia omkostningerne til selve målingen, og målingen vil blive foretaget, så den er til mindst mulig gene for operatøren. Målingerne kan foretages uden forudgående varsel og uden beregning, når bussens drift ikke forstyrres derved.

4.2.5 Støj, udvendig og indvendig

Movia ønsker, at busserne har det lavest mulige støjniveau.

Det udvendige støjniveau højst må være 77 dB(A), mens det indvendige støjniveau højst må være 72 dB(A).

Yderligere gælder det, at al unødigt støj ikke accepteres og skal reduceres mest muligt. Unødigt støj betragtes som manglende vedligeholdelse.

Movia måler det udvendige støjniveau ved en standmåling (bussen holder stille). Støjmålingerne foretages ud for siden af bussen midt på længderetningen og på begge sider af bussen. Målingerne foretages 1,2 meter over vejen i en afstand af 7,0 meter fra bussen og ved maksimalt reguleret motoromdrejningstal. Målepladsen skal være jævn og med belægning af asfalt eller beton. Målingen foretages med driftsvarm motor, i klart og roligt vejr og med bussen ved tjenestevægt. Målingen er kun gældende, hvis støj fra omgivelserne, herunder vindstøj, er mere end 10 dB(A) lavere end det målte støjniveau.

Særligt med hensyn til støj ved nedbremsning gøres der opmærksom på, at støjniveauet under ingen omstændigheder må overstige 77 dB(A). Her foretages målingen 7,0 meter fra bussens side i en højde af 1,2 meter over vejen, mens bussen bremses. Støjniveauet må ikke overskrides i nogen bremsesituation. Ved bremsning gælder ligeledes, at al unødigt støj - fx bremseskrig - ikke tillades.

Det indvendige støjniveau måles under kørsel med tom bus med en hastighed på 50 km/t. Støjmålingen foretages 1,2 m over gulv ved såvel for- som bagaksel. Gennemsnitsværdien heraf betragtes som værdien for det indvendige støjniveau. Derudover må det indvendige støjniveau på intet sted overstige 85 dB(A). Denne værdi er gældende under alle kørselsforhold som for eksempel acceleration.

For både indvendig og udvendig støjmåling gælder det, at Movia anvender en godkendt lydtrykmåler. Movia skal til enhver tid kunne dokumentere (vha certifikat fra uvildig instans), at det anvendte måleudstyr er kalibreret korrekt.

Movia skal i kontraktperioden med kort varsel have mulighed for ved stikprøver at kunne måle støjmissioner fra en konkret bus, som Movia udvælger.

Manglende overholdelse af støjkravene anses som manglende vedligeholdelse jf. bilag 3, afsnit 3.13. Operatøren er forpligtet til hurtigst muligt at bringe støjniveauet ned på det tilladte niveau.

4.3 Destinations- og linjenummerskilte

4.3.1 Generelt

Alle busser skal forsynes med destinations- og linjenummerskilte.

På alle nye busser skal disse være diodeskilte (LED-skilte).

På brugte busser kan der anvendes diode- eller matrixskiltning. Andre skilteformer (fx rullefilm) skal godkendes af Movia.

Alle destinations- og linjenummerskilte skal kunne betjenes fra chaufførpladsen.

Movia ønsker den bedst mulige læsbarhed på destinations- og linjenummerskilte. Skiltene skal være læsbare under alle lysforhold og til enhver tid – også ved endestationsophold. Teksterne skal være lysægte.

Glaspartier foran skilte skal være refleksfri.

4.3.2 Placering

I bussens front placeres et destinations- og linjenummerskilt udvendig over forruden. Skiltene skal være adskilt fra forruden, så fx snavs fra defrosterluft ikke sætter sig på skiltene.

På højre side placeres et destinations- og linjenummerskilt i eller tæt ved tagkant, nær indstigningsdør.

I bussens bagende skal der indvendigt og udvendigt placeres et 4-cifret linjenummerskilt. Udvendigt placeres skiltet i eller tæt ved tagkant. Indvendigt placeres skiltet tæt ved loft på et for passagerne synligt sted.

På bybusser skal der tillige anbringes 4-cifret linjenummerskilt udvendigt på bussens venstre side. Skiltet placeres i eller tæt ved tagkant i bussens forreste halvdel.

4.3.3 Skiltetekster

Den grafiske udformning af bogstaver og tal (skrifttype mv) skal aftales med Movias Salg- og Markedsafdeling.

Både ved kontraktstart og ved ændringer i kontraktperioden betaler operatøren selv de nødvendige skiltetekster og linjenumre, samt eventuelle ændringer af disse.

Movia meddeler tekstændringer senest 2 måneder før nye køreplaners ikrafttræden.

Specielle skiltetekster

Følgende specielle skiltetekster skal kunne vises på destinationsskiltene:

- Ikke i rute
- Særkørsel
- Ekstra

Særkørselsskiltet må kun anvendes, når særkørsel udføres for Movia.

Såfremt der med busserne udføres anden kørsel end kørsel for Movia, skal Movia-logoet være tildækket.

Når bussen skiltes med de specielle tekster "Ikke i rute" og "Særkørsel", må der ikke vises linjenummer.

4.3.4 LED-skilte

Tal og tekst på diodeskiltene skal være amber (ravgule) på sort baggrund. Tal og tekst på diodeskiltene skal fremtræde med ensartet lysstyrke. Defekte dioder skal straks udskiftes.

Diodeskiltenes lysstyrke skal indstille sig efter vejrforholdene vha lyssensorer.

Krav til opløsning på diodeskilte, med mindre andet aftales:

Kombineret destinations- og linjenummerskilt i bussens front:

Punkter i højden:	Min 24
Punkter i bredden:	Min 160
Samlet diodeareal	Min 300 x 1580 mm

Kombineret destinations- og linjenummerskilt i bussens højre side:

Punkter i højden:	Min 24
Punkter i bredden:	Min 160
Samlet diodeareal	Min 200 x 1100 mm

Linjenummerskilt i bussens venstre side (kun bybusser):

Punkter i højden:	Min 24
Punkter i bredden:	Min 40
Samlet diodeareal:	Min 200 x 270 mm

Linjenummerskilt i bussens bagende (udvendig og indvendig):

Punkter i højden:	Min 24
Punkter i bredden:	Min 40
Samlet diodeareal:	Min 200 x 270 mm

4.3.5 Matrix-skilte

Alle tekster og tal på matrixskilte skal være hvide på sort baggrund. Såfremt andre skilte-typer med fx anden farve og bedre opløsning viser sig at være mere egnede, kan disse monteres efter aftale med Movia.

Krav til opløsning på matrixskilte, med mindre andet aftales:

Kombineret destinations- og linjenummerskilt i bussens front:

Punkter i højden: Min 20 (15 mm punktstørrelse)
Punkter i bredden: Min 112 (15 mm punktstørrelse)

Kombineret destinations- og linjenummerskilt i bussens højre side:

Punkter i højden: Min 20 (10 mm punktstørrelse)
Punkter i bredden: Min 112 (10 mm punktstørrelse)

Linjenummerskilt i bussens venstre side (kun bybusser):

Punkter i højden: Min 20 (10 mm punktstørrelse)
Punkter i bredden: Min 35 (10 mm punktstørrelse)

Linjenummerskilt i bussens bagende (udvendig og indvendig):

Punkter i højden: Min 20 (10 mm punktstørrelse)
Punkter i bredden: Min 35 (10 mm punktstørrelse)

4.4 Design, reklamer, piktogrammer mv.

Movia ønsker, at bussens udvendige og indvendige design skal fremstå enkelt, ensartet og harmonisk.

4.4.1 Udvendigt design

Farve uden på bussen

Alle busser skal udvendigt være RAL 1028 (melonengelb). Eventuelle afvigelser fra dette krav på dele af bussen skal i givet fald aftales med Movia.

4.4.2 Reklamer uden på bussen

Hvis operatøren ønsker udvendige reklamer på busserne, skal dette ske inden for nedenstående maksimumstørrelser:

På venstre langsideside højst 1 stk på:	Maks H: 48 cm x B: 480 cm
På indstigningsside højst 2 stk på:	Maks H: 48 cm x B: 240 cm
På busbagende højst 1 stk på:	Maks H: 179 cm x B: 213 cm
På busbagrude højst 1 stk på:	Maks H: 30 cm x B: 160 cm

Bemærk, at der ofte skal skæres ud i reklamen til nummerplade, håndtag mv.

4.4.3 Interiør og indvendigt design

Nedenfor fremgår kravene til design og farvevalg i alle nye busser. I brugte busser skal interiør og indvendigt farvevalg godkendes af Movia.

Farver

RAL 1028 (melonengelb) anvendes på:

- Holdstænger
- Tilhørende samlebeslag (ønske)
- Eventuelle supplerende holdegreb
- Niveauforskelle samt trinforkanter



Lysegrå (fx RAL 7044) anvendes på:

- Ventilationskanaler
- Håndstroppe
- Samlingsprofiler i loft
- IT-skab
- Chauffør- og skillevæg



Mørkegrå (fx RAL 7024) anvendes på:

- Rejsekortlæser og -beslag
- Eventuelle tv-monitorer til passagerer.



Sædebetræk

Stofbetrækket på sæderne i nye busser skal være *HT-Bus Prik* og *HT-Bus Plain* i plys-materiale.

HT-Bus Prik har den mørkeblå baggrund med lyseblå og gule prikker, som vist på billedet.

Skal monteres orienteret som vist på billedet.

HT-Bus Prik:



Farven på *HT-Bus Plain* er blå, som vist på billedet.

HT-Bus Plain:



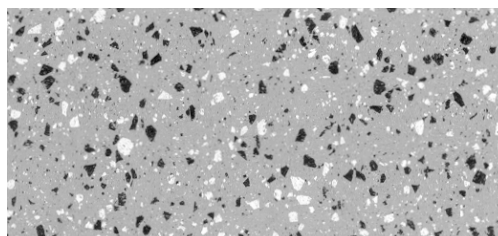
Placering af sædebetrækket skal ske efter aftale med Movia.

Stofprøver kan lånes hos Movia.

Gulvbelægning

Eksempel på gulvbelægning ses på billedet.

Gulvbelægning:



Trafikinformationstavler og køreplansholdere

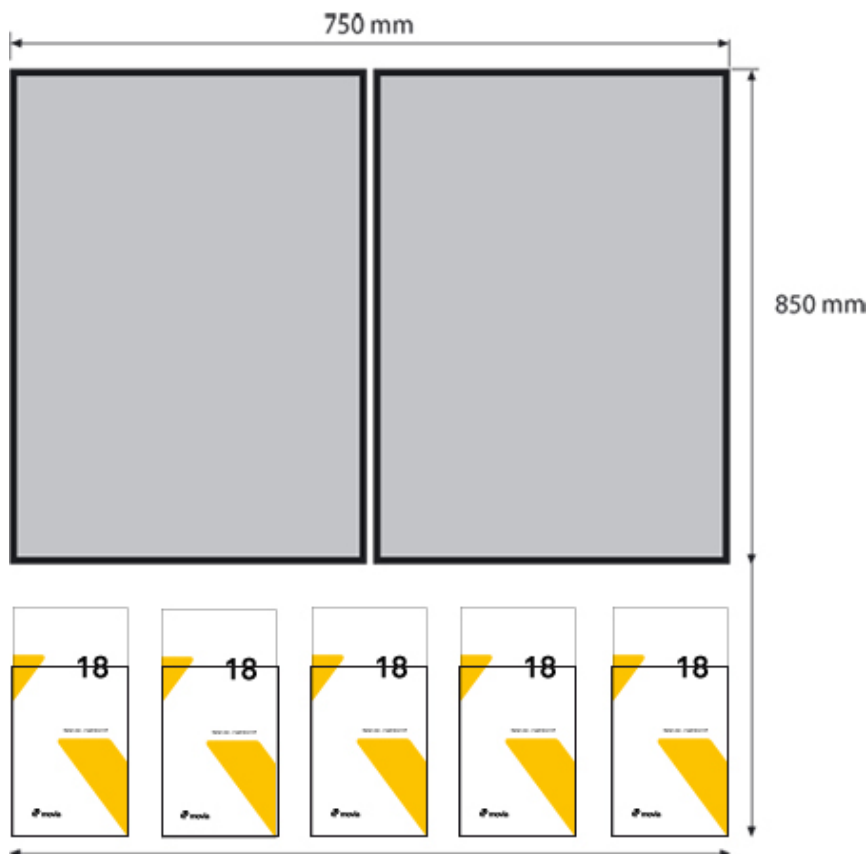
Umiddelbart bag midterdøren placeres en glasplade på min 75 x 85 cm.

På glaspladen skal der være monteret 2 DIN A3-rammer samt 5 køreplanholdere, se skitse nedenfor. Rammerne skal være 301 x 422 mm indvendig og af god slagfast kvalitet. Rammen skal være natureloxeret aluminium uden bagplade med kontraprofil på bagsiden. Køreplanholdere skal være 110 mm brede indvendig og af hård slagfast kvalitet, med front uden slids, se tegning nedenfor.

Der må ikke være dørstolper, holdestænger eller lignende foran infotavlen, som kan vanskeliggøre udskiftning af plakater og kundernes adgang til køreplanerne. Trafikinformatavler og køreplanholdere leveres og vedligeholdes af operatøren.

Endelig placering af infotavle og køreplanholdere skal godkendes af Movias Salg og Markedsafdeling.

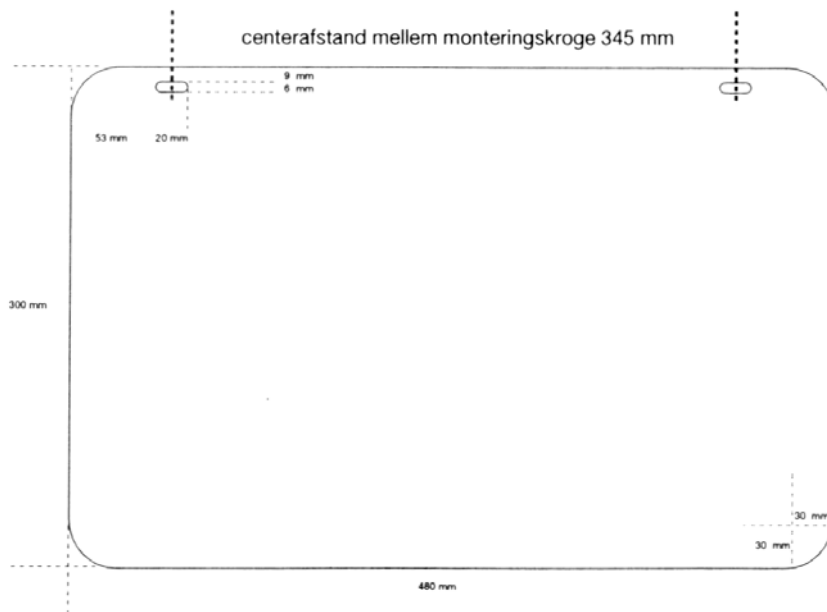
Skitse af trafikinfotavler og køreplanholdere:



4.4.4 Reklamer inde i bussen

Hængeskilte

Hvis operatøren ønsker indvendige reklamer i bussen, skal dette ske som hængeskilte ophængt i vinduer, se skitse neden for. Der må højst være 7 pladser til hængeskilte inkl Movias 2 pladser til hængeskilte.



Hængeskiltet til krogeophængning, mål 1:5

Reklame på chaufførbagvæg

På chaufførbagvæggen kan opsættes en plakat i formatet H: 60 x B: 50 cm, dog undtaget midlertidige busser, jf afsnit 7.1.

4.4.5 Piktogrammer, logo mv.

Barnevogns- og kørestols- og videoovervågningspiktogrammer

Udvendigt og nederst på den relevante dørs blade placeres et barnevognspiktogram samt et kørestolspiktogram. Hvis bussen er videoovervåget placeres der et videoovervågningspiktogram udvendigt til venstre for indstigningsdørene.

Piktogrammer uden på bussen skal være sorte, 12 x 12 cm, se tegningerne nedenfor.

Inde i bussen placeres der et barnevognspiktogram og et kørestolspiktogram ved de respektive pladser i forbindelse med perronarealet. Hvis bussen er videoovervåget placeres der videoovervågningspiktogrammer inde i bussen. Der skal sidde et på eller tæt ved lågen til chaufførpladsen samt to i passagerkabinen.

Piktogrammer inde i bussen skal være hvide, 10 x 10 cm, se tegningerne nedenfor.

Barnevognspiktogrammer:

Udvendigt:



Indvendigt:



Kørestolspiktogrammer:

Udvendigt:

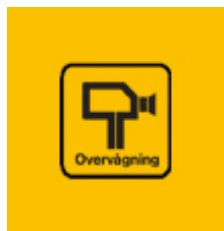


Indvendigt:



Videovervågningspiktogrammer:

Udvendigt



Indvendigt:

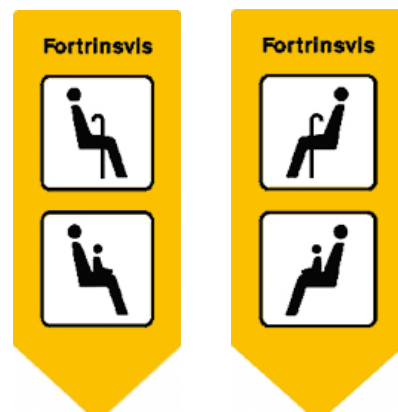


Reserverede pladser

I busserne skal der være 8 reserverede pladser fortrinsvis til ældre, gangbesværede og kunder med små børn. På ruden over disse pladser skal der forefindes et af følgende piktogrammer, så det passer med den aktuelle sæderetning.

Hvilke pladser piktogrammerne placeres ved skal aftales med Movia, når bustypen kendes.

Piktogrammerne måler 78 x 184 mm, er udført som sort/hvide på RAL 1028 (Melonengelb) baggrund, og ser således ud:



Busnummer

Bussens fire sider forsynes med et sort 4-cifret busnummer. Talhøjde: 8 cm. Udformning, afstand mellem tal osv aftales med Movia.

Eksempel på busnummer:

4321

Den enkelte operatør får egen nummerserie. Nye operatører skal rekvirere nummerserie hos Movia efter kontraktindgåelse.

Ved køb af brugte busser, skal disse omnummereres i henhold til operatørens nummerserie.

På bussens front placeres busnummer over bussens venstre forlygte.

På indstigningssiden placeres busnummer til venstre for fordør nederst på karrosseriet.

På bussens bagende placeres busnummer nærmest indstigningsside under bagruden.

På venstre langside placeres busnummer nærmest busfront, nederst på karrosseriet.

Indvendig placeres busnummeret nær fronten på et for kunderne synligt sted. Talhøjde: 2,5 cm.

Dørbestilling for kørestolsbrugere

I forbindelse med kørestolsadgang skal der til højre for trykknappen for bestilling af døråbning udvendigt på bussen monteres et kørestolspiktogram efterfulgt af teksten: "Dørbestilling".

Piktogram udføres i 3 x 3 cm og tekst udføres med en versalhøjde på 1,5 cm. Tekst og piktogram udføres i sort.

Vægttabel

På indstigningssiden placeres vægttabel til venstre for forhjul.

På venstre langside placeres vægttabel enten til venstre eller højre for forhjul.

Vægttabellen skal være transparent, hvor tekst og rammer skal være hvide.

Operatørmarkering

Operatørmarkeringen kan enten fremtræde som hvid klar tekst eller som firmalogo.

Maks størrelse: H: 20 cm x B: 60 cm. Må kun placeres på venstre og højre side af bussen nederst på karrosseriet.

Movias logo

Movias logo består af en figurdel og et navnetræk:



Logoet placeres på bussernes front under ruden med figurdelen centreret.

Logoet skal være 16 cm i højden. Hvis pladsforholdene på fronten gør det nødvendigt, kan højden reduceres til 13 cm.

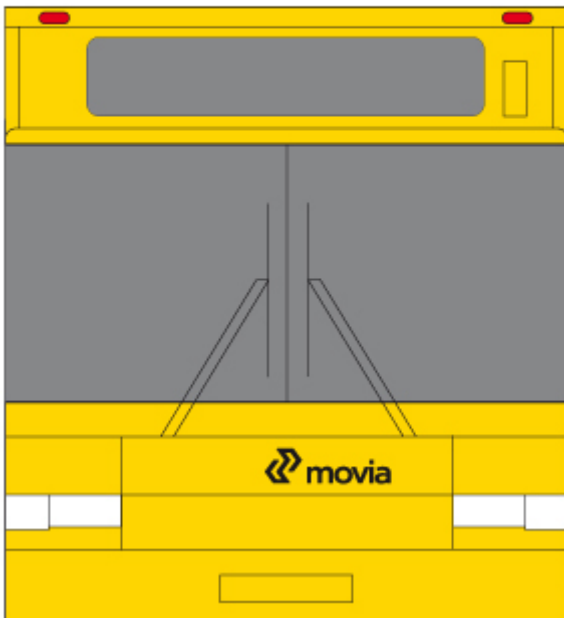
Se tegning nedenfor for placering af Movias logo.

Spørgsmål til placering og størrelse af logo kan stilles til Movias Salg- og Markedsafdeling.

Der skal ikke placeres logoer på langsider eller bagende.

Såfremt der med busserne udføres anden kørsel end kørsel for Movia, skal Movia-logoet være tildækket.

Placering af logo på front



Identitetsmarkering, i øvrigt

Bussen skal indvendigt og udvendigt – bortset fra Movias logo, busnummer og operatørmarkering – holdes fri for al anden identitetsmarkering.

Der kan dog tillades identitetsmarkering for enten motor- og/eller karrosserileverandør. Antal, størrelse og placering skal godkendes af Movia.

Nødvendige interne tekster, fx brændstof, smøreolie osv skal udføres i hvid tekst.

Uønskede piktogrammer

Movia ønsker ikke følgende piktogrammer og påskrifter på bussen:

Barnevogns- og kørestolspiktogram på front
"Indgang forbudt"-skilte på udstigningsdør
"Kort", "Kort og billetter" over indstigningsdør
"Bus-nr" over selve busnummeret.
"Indstigning" ved indstigningsdøren

NB: Der må ikke være piktogrammer på bussernes front.

Generelt tillades ikke tekster, symboler og markeringer ud over det påkrævede. Al anden brug af piktogrammer og tekstinformation og lign skal derfor aftales med Movia, Salg og Markedsafdelingen, der også gerne bistår med vejledning mht skiltning i forbindelse med information i bussen.

4.5 Busoplysningskema

Trafikselskabet Movia
Kørselsaftaler

Tilbudsnummer : _____

Movias 1. udbud af almindelig rutekørsel

Busoplysningskema - Skema 4

Udfyldes af Movia

Operatør	
Bustype Handicapegnet landevejsbus: Bybus:	
Længde 12 meter: _____ 13,7 meter: Anden længde:	
Karrosseri, chassis og motor Karrosseritype og -fabrikat: Chassistype og -fabrikat: Motortype og -fabrikat:	
Kapacitet Antal siddepladser (ekskl klapsæder): _____ stk Antal klapsæder: _____ stk Antal ståpladser: _____ stk I alt (sidde- + ståpladser): _____ 0 _____ stk	
Dørarrangement (fordøre-midterdøre-bagdøre) 2-2-1: _____ 2-2-2: 1-1-0: _____ 1-0-1: Andet:	
Indstigningshøjder + evt. trin ved døre Fordør: _____ cm Midterdør: _____ cm Bagdør _____ cm Eventuelle trin ved døre _____ Angiv ved hvilke døre: _____ Antallet af trin: _____ Trinhøjder: _____ cm	
Trin og pødestre i bussen Trin i bussen (placering og højde): _____ Pødestre i bussen (placering og højde): _____	
Ekstra emissionsreducerende udstyr Skal kun udfyldes hvis der er tale om ekstra udstyr ift. motorens EURO-norm Partikelfilter/type: _____ Katalysator/type: _____ NOx red anlæg/type: _____ Andet:	
Miljødata uden <u>ekstra</u> udstyr med <u>ekstra</u> udstyr EURO-norm: _____ PM g/kwh: _____ NOx g/kwh: _____ HC g/kwh: _____ CO g/kwh: _____ OBS: kopi af motorens typegodkendelsescertifikat vedlægges	
Støjniveau Indvendigt støjniveau : _____ dB(A) Udvendigt støjniveau: _____ dB(A)	
For brugte busser Registreringsår: _____ Antal: _____	

Bilag 5 Busradio, passagertællesystem, billetteringsudstyr og øvrigt IT-udstyr

5.1 Tekniske specifikationer og andre forhold vedrørende IT-udstyr

5.1.1 Indledning

Dette bilag beskriver Movias krav og vilkår for IT-udstyr, der skal installeres i busser fra kontraktstart eller i løbet af kontraktperioden.

I bilaget beskrives først de generelle krav og vilkår, som gælder for alle IT-systemer og IT-udstyr. Derefter specificeres særlige krav for de respektive delsystemer.

Operatøren afgiver oplysninger om kompetencer, fagligt ansvarlige personer, kontaktadresser, åbningstider og arbejdsgange vedrørende etablering og drift af Movia-krævede IT-funktioner i driftsredegørelsen.

5.1.2 IT-systemer

IT-systemer, der skal være installeret ved kontraktstart omfatter:

- Udvendige destinationsskilte (jf krav i bilag 4)
- Højttalesystem
- Billetteringsudstyr
- Nyt elektronisk billet- og billetteringssystem (rejsekort)
- Passagerdisplay

IT-systemer, der overvejes implementeret i løbet af kontraktperioden omfatter:

- Passagertællesystem (buscomputer i udvalgte busser)
- Busradio (tale- og dataradio)
- Passagerdisplay (ny type)
- Udstyr til aktiv signalprioritering

Krav eller andre tekniske vilkår, der vedrører IT-udstyr, som operatøren eventuelt selv har, eller ønsker at få, monteret i sine busser er ikke indeholdt i Movias krav og vilkår.

Hvis IT-udstyr kun skal installeres i visse busser, vil det være angivet i udbudsmaterialet.

5.2 Generelle krav for IT-udstyr

Nedenstående krav gælder for alt Movia-krævet IT-udstyr, hvis ikke andet er angivet i dette bilags afsnit 5.3 "Supplerende krav og vilkår for IT-systemer, der anvendes fra kontraktstart" i dette bilag eller afsnit 5.4 "Krav i forbindelse med ændring af eksisterende og/eller indførelse af nye IT-systemer".

5.2.1 Ansvar og organisation

Ejerskab

Der er to former – modeller - for ejerskab af det IT-udstyr, som Movia kræver i busser: A eller B.

Model A:

Movia ejer IT-udstyret. Movia stiller funktionelle, betjeningsmæssige og tekniske krav. Movia vælger leverandør. Movia betaler omkostningerne til alle IT-komponenter. Movia skal have IT-udstyret tilbage ved udløb af kontraktperioden.

Medmindre andet aftales, skal Movia betale omkostning ved afmontering efter kontraktperioden. Operatøren stiller busser til rådighed ved afmontering uden omkostninger for Movia.

Model B:

Operatøren ejer IT-udstyret. Movia stiller funktionelle krav. Operatøren har ansvaret for alle tekniske og betjeningsmæssige krav, og vælger selv leverandør og betaler alle omkostninger til udstyr og montage samt drift.

I tilfælde af forsøg med og/eller implementering og idriftsættelse af nye IT-systemer eller nye funktionaliteter i eksisterende IT-systemer i løbet af kontraktperioden, forhandles placering af ejerskab og ansvar i de konkrete tilfælde.

Ønsker operatøren selv at eje IT-udstyr og/eller software, der – helt eller delvist - opfylder Movias krav til funktionalitet skal der indgås en præcis aftale med Movia om IT-mæssig integration, driftsansvar og udveksling og anvendelse af data.

Operatøren må ikke sælge eller udleje busser og garageanlæg med Movia-ejet udstyr (model A) uden forudgående skriftlig godkendelse fra Movia. Operatøren varsler ønsker med en frist på mindst 1 måned.

5.2.2 Ansvar for installation

Hvor Movia kræver IT-udstyr i busser fra kontraktstart, skal alle operatørens omkostninger i forbindelse med montering, klargøring til test og godkendelse til drift, samt levering og montering af IT-skab og trækør være indeholdt i tilbudsprisen.

Montering omfatter alle fysiske arbejder vedrørende IT-skab, jf afsnit herom, samt træk af kabler mellem bussens IT-skab og bus- og IT-komponenter samt montering af antenner.

Medmindre andet aftales, leverer, monterer og tilslutter Movias IT-leverandør alt IT-udstyr, der skal monteres i IT-skabet, Det gælder også for chaufførterminal og passagerdisplay, bortset fra kombinationsskilte – jf bilag 4 - hvor dette er relevant.

Klargøring og afsluttende test af det pågældende IT-udstyr - for model A - i bussen foretages af IT-leverandøren. Movia betaler omkostninger til IT-leverandøren i forbindelse med montering, tilslutning og test af IT-udstyr i IT-skabet.

Operatøren har pligt til at deltage i en afsluttende test og godkendelse af det installerede IT-udstyr. Dette gælder uanset om IT-udstyret monteres fra kontraktstart eller i løbet af kontraktperioden.

Operatøren er ansvarlig for at rette eventuelle monteringsfejl uden for eller på selve IT-skabet. Konstateres der monteringsfejl uden for IT-skabet, er operatøren ansvarlig for alle omkostninger til udbedring af fejl, inkl eventuelle omkostninger til Movias IT-leverandør.

Det er operatørens ansvar at sikre, at busserne opfylder alle bustekniske og dokumentationsmæssige krav, der er nødvendige for montage og efterfølgende drift af de krævede IT-systemer.

Ved ejerskab A skal operatøren forelægge en plan for produktion, hhv. tilpasning samt levering og test af busser, inkl montering af det krævede IT-udstyr. Medmindre andet aftales, skal planen leveres senest ½ år før driftstart. Movia kræver i den forbindelse, at operatøren udpeger en IT-ansvarlig person hos operatøren, der skal være kontaktperson til Movia i alle spørgsmål vedrørende IT. Disse oplysninger skrives i driftsredegørelsen.

Operatøren stiller alle busser vederlagsfrit til rådighed for montering af IT-udstyr i IT-skabet samt test og godkendelse af IT-udstyr inden driftstart.

Manglende overholdelse af ovennævnte frister er omfattet af Movias sanktionssystem, jf bilag 3. Hvis ikke andet er aftalt, leverer Movia alt IT-udstyr, der skal monteres af operatøren, senest 1 måned før driftstart.

I forbindelse med planlagte IT-systemer, som Movia beslutter at indføre efter kontraktstart, betaler Movia for levering og omkostninger til montering af IT-udstyr. Trækrør mellem IT-skab og angivet placering af IT-komponenter, jfr. afsnit 5.2.12 leveres ved kontraktstart og betales af operatøren. Movia vælger leverandør.

Umiddelbart efter kontraktophør stiller operatøren alle busser vederlagsfrit til rådighed for Movia, til evt. afmontering af Movias IT-udstyr. Movia betaler alle omkostninger i forbindelse med afmontering.

Ønsker Movia, at IT-udstyr afmonteres inden kontraktophør, og andet ikke er aftalt, skal omkostninger til evt. erstatningsbusser i forbindelse med afmonteringen aftales inden igangsættelse.

5.2.3 Antal busser med IT-udstyr

Operatøren skal oplyse, hvor mange busser (busantal jf udbudsmaterialet plus reservebusser), der skal have IT-udstyr for at opfylde den krævede funktionalitet.

For hver type Movia-ejet IT-udstyr (model A), udlåner Movia gratis et maksimalt antal enheder til installation i reservebusser.

Det maksimale antal enheder til reservebusser beregnes på følgende måde:

2 enheder for de første 5 driftsbusser + 1 enhed pr efterfølgende påbegyndt 5 driftsbusser. Evt afvigelser herfra vil være specificeret i de særlige krav for det specifikke system.

Hvis operatøren har - eller får - behov for at udstyre flere busser med Movia-ejet udstyr end det maksimale antal, kan operatøren leje ekstra udstyr af Movia. Lejeprisen aftales i de enkelte tilfælde.

Operatøren betaler alle omkostninger, der er forbundet med installation og afmontering af lejet ekstra udstyr.

Eksempel: Hvis udbudet angiver et busantal på en linie på 12 busser, der skal have IT-udstyr, udlåner Movia IT-udstyr til maksimalt 4 reservebusser, dvs. i alt 16 enheder. Hvis operatøren finder, at det er nødvendigt at have 19 busser med IT-udstyr for den pågældende kontrakt, må operatøren selv betale omkostningerne for installation, leje og afmontering af udstyr i 3 busser.

5.2.4 Flytning af IT-udstyr i kontraktperioden

Hvis operatøren ønsker at udskifte eller at flytte en bus, der er udstyret med Movia-krævet IT-udstyr, og dette indebærer flytning af IT-udstyr til en anden bus, skal operatøren betale samtlige omkostninger forbundet med flytningen. Operatøren skal varsle ønsker senest 2 måneder før flytning ønskes foretaget. Operatøren er desuden ansvarlig for alle praktiske forhold i forbindelse med flytningen.

Ønsker operatøren at flytte IT-udstyr og/eller kommunikationslinjer hos operatøren, gælder samme vilkår som for flytning af IT-udstyr i busser.

Manglende overholdelse af ovennævnte frister er omfattet af Movias sanktionssystem, jf bilag 3.

5.2.5 Erstatningsansvar

Operatøren er erstatningspligtig for bortkomst og skader på alt Movia-ejet IT-udstyr, der er i operatørens varetægt. Ansvaret omfatter både udstyr og alle omkostninger til reparation.

Med mindre andet er aftalt, overtager operatøren ovennævnte ansvar fra det tidspunkt, hvor de pågældende dele fysisk er i operatørens varetægt. Det sker uden yderligere varsel.

Oplysninger om værdien af Movias IT-udstyr hos operatøren fremgår af det følgende.

Aftales det, at operatøren kan anvende Movia-ejet IT-udstyr ud over de funktioner, som Movia kræver, er operatøren ansvarlig for eventuelle konsekvenser af den pågældende benyttelse, inkl. driftsomkostninger.

Movia har intet erstatnings- eller andet juridisk ansvar over for operatøren i tilfælde af forkerte eller manglende funktioner i Movia-krævede IT-systemer (model A). Dette gælder også i forhold til garantimæssige vilkår for bussen i øvrigt.

5.2.6 Driftsansvar

Operatøren er ansvarlig for fuld IT-funktionalitet på kontraktkørsel. Dette ansvar omfatter både IT-systemer, der indføres fra kontraktstart og i løbet af kontraktperioden.

Operatøren er forpligtet til at sikre, at alt IT-udstyr, der er placeret hos operatøren eller i dennes busser, til stadighed er fuldt funktionsdygtigt.

Medmindre andet er aftalt, er operatøren ansvarlig for al drift af det pågældende IT-udstyr. Det daglige driftsansvar omfatter:

- Korrekt systemstart (eksempelvis på/af-logning, valg af linjenummer og afgang mv) og betjening samt visuel kontrol af, at bussens IT-system er klar til at udføre køreplansat kørsel.

At fejlmelde udstyr straks, hvis fejl opdages/indikeres. Fejlmelding skal foretages som anvist af Movia. Hvis andet ikke er aftalt, er undladelse af fejlmelding omfattet af Movias sanktionssystem, jf bilag 3.

- At værkstedspersonale, trafikledere og chauffører kan betjene og fejlmelde IT-udstyret i overensstemmelse med Movias anvisninger og brugervejledninger. Hvis andet ikke er aftalt, leverer Movia undervisningsmateriale til operatøren senest 2 måneder før driftstart. Hvis andet ikke er aftalt, er manglende eller ukorrekt betjening af IT-udstyret omfattet af Movias sanktionssystem, jf bilag 3.

I øvrigt skal operatøren udføre/lade udføre funktionskontrol af hvert system ifølge de anvisninger, som gives af Movia og/eller systemleverandøren.

Alle busser, der er udstyret med Movia-krævet IT-udstyr, skal anvendes på de buslinjer eller vognløb/ture, som er fastlagt i kontrakten. Operatøren garanterer, at kontraktens fulde driftsomfang – eller en aftalt andel heraf – udføres med busser, der opfylder de aftalte krav om IT-udstyrets funktionalitet. Manglende opfyldelse heraf er omfattet af Movias sanktionssystem, jf bilag 3.

For kørsel på buslinjer, hvor Movia kræver obligatorisk systemstart og/eller valg af aktuell kørsel på IT-systemet, og hvor Movia har anvist operatøren adgang til selv elektronisk at overvåge enten busdriften og/eller oplysninger om status for bussers kontakt til IT-systemet, har Movia ret til at betragte ture, der ikke er koblet på, eller er koblet forkert på IT-systemet, som udgåede ture. Konsekvenser af de herved registrerede udgåede ture er omfattet af Movias sanktionssystem, jf bilag 3.

På foranledning af Movias henvendelse skal driftsvognplaner, eller anden aftalt dokumentation af driftsafviklingen, eller ændringer heraf, afleveres til Movia senest 3 uger, før de tages i brug. Ændringer foretaget senere end 3 uger før ibrugtagningen skal aftales i hvert enkelt tilfælde og afleveres hurtigst muligt. Operatøren har ansvar for, at den leverede dokumentation af, hvordan bustrafikken gennemføres, er korrekt og at den overholdes. Manglende opfyldelse heraf, inkl opfyldelse af leveringsfrister, er omfattet af Movias sanktionssystem, jf bilag 3.

Ovennævnte frister og vilkår gælder også, når operatøren overtager ansvaret for selv at lægge filer med driftsvognplaner ind i Movias database, PubTrans.

For driftsopgaver og uddannelse, der pålægges operatøren efter kontraktstart, skal der indgås særskilt aftale med Movia om betaling herfor. Når betalingen fastlægges, skal der tages højde for en evt. nyttevirkning, som operatøren har af de nye systemer.

5.2.7 Vedligeholdelsesansvar

Vedligeholdelse af udstyr, der ejes af Movia (model A), udføres af en servicepartner, der har aftale med Movia herom.

Alle omkostninger, som er en følge af tyveri og hærværk samt skader, der er forvoldt af personale eller fysiske genstande, som operatøren er ansvarlig for, betales af operatøren.

Hvis intet andet er aftalt for et specifikt IT-system, betaler Movia omkostningerne for reparation, bortset fra ovennævnte skader på Movia-ejet udstyr.

Movia kan kræve, at operatøren etablerer en af Movia accepteret og betalt serviceaftale, der sikrer hurtig og korrekt reparation/ombytning af fejlbehæftede komponenter. Efter forudgående aftale kan Movia vælge at have reservekomponenter liggende hos operatøren og lade denne stå for ombytning heraf, under dennes ansvar.

Medmindre andet aftales, har operatøren pligt til at stille fejlmeldte busser omkostningsfrit til rådighed for reparation mellem kl. 9 og 15 på hverdage. Tidspunktet for reparation, der aftales med Movias servicepartner, skal almindeligvis være på arbejdsdagen efter fejlmeldingen, og senest på andendagen efter fejlmeldingen. Overholder operatøren ikke aftalte reparationstidspunkter, betaler operatøren Movias ekstraomkostninger.

Operatøren har pligt til at stille busser frit til rådighed for test og service i maks tre timer i dagtimerne (kl. 9 - 15) på hverdage to gange om året. Plan for test og service aftales med mindst én måneds varsel fra Movia eller fra Movias servicepartner.

IT-systemer, der ejes af operatøren (model B), og som indgår som et delsystem i kundeinformations-, busdrifts- eller sikkerhedssystem, skal vedligeholdes og holdes funktionsdygtige af operatøren uden omkostninger for Movia.

Elektroniske signaler, der i forvejen findes i bussen, og som ønskes anvendt af Movia (fx odometerpulser og dørfunktion) skal vedligeholdes og holdes funktionsdygtige af operatøren uden omkostninger for Movia.

Ved fejlmelding til operatøren af elektriske signaler fra bussen, der anvendes af Movia-krævet IT-udstyr, har operatøren pligt til at udbedre disse senest på 2. arbejdsdag, efter fejlmeldingen er modtaget. Manglende overholdelse heraf er omfattet af Movias sanktionssystem, jf bilag 3.

Movia udfører funktionskontrol af IT-systemer i forbindelse med kvalitetskontrol.

Hvis Movias funktionskontrol afslører manglende fejlmelding af Movia-ejet udstyr mere end én gang inden for 3 måneder per kontrakt, vil omkostningerne til udbedring heraf

blive pålignet operatøren. Manglende fejlmelding er desuden omfattet af Movias sanktionsystem, jf. bilag 3.

I forbindelse med installation af nye IT-systemer, eller –funktioner, aftales funktionskrav og krav til systemets "opetid" samt sanktionsbestemmelser, hvis disse ikke allerede er fastlagt i bilag 3.

5.2.8 Ret til informationer

Movia har alle rettigheder til samtlige operatørspecifikke oplysninger, der registreres af IT-systemer (model A og B). Der kan træffes aftale om, at visse oplysninger ikke videregives til andre.

Princippet er, at informationer som er relevante for publikum, straks skal kunne offentliggøres direkte fra Movia til kunder og chauffører, mens øvrige informationer kun kan bruges af Movia og den enkelte operatør.

Movia afgør hvilke data der kan offentliggøres som trafikinformation.

5.2.9 Reklamer og video

Alle typer af elektroniske systemer til visning af reklame og anden information, der evt. opsættes i bussen af operatøren, skal godkendes af Movia før installation.

Eventuelle indtægter fra visning af reklamer og anden information på, eller ved anvendelse af, Movia-ejede IT-systemer tilfalder Movia, hvis andet ikke er aftalt i det enkelte tilfælde.

5.2.10 Montering

Movia leverer systemdokumentation og monteringsvejledning for Movia-krævet IT-udstyr.

Movia leverer alle IT-komponenter, bortset fra IT-skab og kabelrør, som operatøren skal levere og montere. Med mindre andet aftales, leverer Movia evt. monteringsbeslag til det pågældende IT-udstyr.

Movias monteringsvejledning skal godkendes af operatøren. Placering af chaufførbetjent IT-udstyr, passagerdisplay og evt. andet IT-udstyr i bussen, der kan have betydning for chaufførens betjening, udsigts- og sikkerhedsforhold, skal godkendes skriftligt af operatøren for alle bustyper inden montering.

Operatøren skal klarmelde alle busser, når monteringsarbejdet er afsluttet og godkendt af operatøren, jf. afsnit 5.2.2. Det skal ske senest to uger før driftsstart.

Herefter monterer, tilslutter og tester Movias IT-leverandør IT-udstyret i bussens IT-skab, og eventuel chaufførterminal og passagerdisplay.

For rejsekort skal operatøren dog selv montere kortlæsere, chaufførkonsol og printer umiddelbart inden driftstart. Dette foregår ved brug af en nøgle, og kræver ikke viden udover den, der er indeholdt i chaufføruddannelsen.

Konstateres der IT-mæssige funktionsfejl, der kan henføres til operatørens installationer eller IT skab, skal disse være rettet senest én uge inden driftsstart.

Manglende Movia-godkendelse af det monterede IT-udstyr ved driftsstart er omfattet af Movias sanktionssystem, jf. bilag 3.

5.2.11 Afmontering

Ved kontraktophør, eller hvis Movia beslutter at afvikle eller udskifte IT-udstyr i kontraktperioden, afmonteres Movia-ejet IT-udstyr (model A).

Ved afmontering stiller operatøren alle busser vederlagsfrit til rådighed i den nødvendige tid – dog maks. én hverdag/bus. Tidspunktet for afmontering aftales med mindst én uges frist.

Hvis andet ikke aftales, forbliver skjulte kabler (der isoleres) samt antenner i bussen efter afmontering. Synlige monteringshuller i bussen afdækkes.

Afmontering af IT-udstyr foretages af et firma, der vælges af Movia. Omkostninger betales af Movia.

Medfører afmontering af Movia-ejet IT-udstyr, at der skal monteres/genmonteres standardudstyr i bussen, skal operatøren levere alle komponenter, inkl elektroniske signaler til normal funktion, hertil, uden omkostninger for Movia. Eksempler på standardudstyr er kombinationsskilt og SE-ur.

Hvis andet ikke aftales, vælger Movia firma og betaler omkostninger til montering af standardudstyr i bussen.

Hvis afmontering og retablering (model A og B) skyldes operatørens beslutning, eksempelvis ved udskiftning af en bus, betaler operatøren samtlige omkostninger forbundet med dette.

Alle omkostninger for afmontering og evt. retablering af operatørejede udstyr ved kontraktophør, som Movia stiller krav om (model B), betales af operatøren. Hvis afmonteringen af denne type af udstyr finder sted i kontraktperioden, efter krav herom fra Movia, betales omkostningerne af Movia.

5.2.12 IT-skab

Alt Movia-ejet IT udstyr (model A) skal, så vidt det er muligt, placeres i et IT-skab i bussen. Undtaget herfra er chaufførterminal og passagerdisplay. Det kan aftales, at operatørejede IT-udstyr (model B) også placeres i IT-skabet.

IT-skabet, inkl. trækrør, skal leveres og monteres af operatøren fra kontraktstart. Følgende krav skal opfyldes:

- Være forsynet med et 19" rack med monterings Skinner i hver side, både for og bag, i hele højden (Movia leverer hylder)

- Indvendige dimensioner skal være 100 x 50 cm (højde x dybde). Hvis pladsmæssige forhold gør det nødvendigt at opdele skabet i to skabe, skal den indvendige højde pr skab være mindst 50 cm. Dybden skal være 50 cm. Krav til kabler og fremføring af el-forsyning og elektriske signaler fra bussen gælder for begge skabe
- Placeres tættest muligt, og ikke over fem meter fra chaufførpladsen
- Placeres, så det ikke er til gene for passagerer eller operatørens vedligehold af bussen
- Skal være aflåseligt. Movia leverer lås og nøgler
- Bagvæg skal være forsynet med to huller (Ø 80 mm) til ventilation. Øverste hul forsynes med støjsvag termostatstyret (start ved 30°C) blæser (blæser ud, min luftskifte 30 m³/time). Er bussen udstyret med klimaanlæg, skal IT-skabet være forbundet med dette gennem et tredje hul (Ø 50 mm) øverst i skabet
- Trækrør (Ø 50mm) til kabler til antenner på bustag. Øvrige dimensioner på trækrør til skabet fremgår af figuren i efterfølgende afsnit om kabelveje
- Klemmerække med fremføring og tydelig afmærkning af plus, stel og alle elektroniske signaler, jf afsnit herom, monteres øverst på IT-skabets bagvæg og være af-skærmet og kortslutningssikret
- Der skal være plads til fem antenner på bussens tag. Busser skal leveres med de af Movia leverede kabler fra hver antenne til IT-skabet i omtalte trækrør

IT-skabets klemmerække (med 6,3 mm spadestik) skal have forbindelse med følgende elektroniske signaler:

Placering på klemrække (nr)	Signal	Kabel (mm ²)	Kommentar
1	Højre højttaler (-)	0,75	
2	Højre højttaler (+)	0,75	
3	Venstre højttaler (-)	0,75	
4	Venstre højttaler (+)	0,75	
5	Bakgear	0,75	Lavt niveau: 0-3 VDC, højt niveau: 4-36VDC
6	Odometersignal	0,75	5-32 VDC min. 200 mAMP 12 signaler pr meter
7	(ledig)		
8	Dørkontakt	0,75	fra hver døråbning: 18-32 VDC min. 200 mAMP når dør åbner og så længe den er åben. Ingen signal (0 VDC = stelforbindelse) når dør er lukket
9	(ledig)		
10	Ladepænding	0,75	18-32 VDC
11	STOP-signal	0,75	18-32 VDC min. 200 mAMP
12	24volt	0,75	efter hovedafbryder / tænding
13	24volt	2,50	før hovedafbryder
14	Stel	2,50	
15	Mic 1	0,75	
16	Mic 2	0,75	
17	Chf højttaler (-)	0,75	Movia leverer højttaler
18	Chf højttaler (+)	0,75	Movia leverer højttaler
19	Nødtryk (-)	0,75	Movia leverer knap

20	Nødtryk (+)	0,75	Movia leverer knap
21	Fodtast	0,75	
22	Fodtast	0,75	

Til IT-skabet føres desuden følgende kabler:

- hovedstrøm (24V over hovedafbryder)
- hovedstrøm (24V over nød hovedafbryder)
- stelforbindelse
- 10 lederkabel til instrumentbord (radiokontrolboks). Leveres af Movia.

Alle signaler referer til BUS GND.

Hvis bussens CAN-bus følger FMS-standard, skal FMS-interface være tilgængeligt i IT-skabet.

Operatøren skal levere åbne kommunikationsgrænseflader for og komplet dokumentation af ovennævnte elektroniske signaler.

Placering og udformning af skabet samt træk af kabler og elektroniske signaler, dokumentation mv skal godkendes af Movia.

El-forsyning

Der skal fremføres 2 el-forsyningskabler til IT-skabet. Det ene forsyningskabel, skal være ført uden om bussens hovedafbryder. Kablet forsynes med en sikring (maks strømstyrke, jf nedenfor + 25 %). Det andet kabel skal kobles på hovedafbryderen. Hvert forsyningskabel skal kunne tilkobles 6 monteringskabler. Der skal fremføres minus-pol til IT-skabet.

El-forsyning fra bussen til IT-udstyr skal være på 24 volt. Spændingen må på intet tidspunkt overstige 32 volt. Operatøren er ansvarlig for alle skader på IT-udstyr, der måtte opstå, hvis spændingen overstiger 32 volt.

Busser skal levere en samlet effekt til Movia-krævede IT-systemer, der opfylder følgende:

Bus	Alm. bus (maks. 13,7m)
I drift (kører eller holder stille med adgang for publikum)	47 amp
Stand-by (kører uden for rute eller holder stille uden adgang for publikum). Hovedafbryder tændt	17 amp
Backup (parkeret, hovedafbryder slukket)	4 amp

5.2.13 Antennemontage

På bussens tag skal det være muligt at installere op til 5 antenner til radiokommunikation og GPS. Antennerne skal kunne monteres med min 80 cm afstand.

I bussens tag skal der findes jordplan til antennerne, også ved montering på ikke-metal karrosseridele.

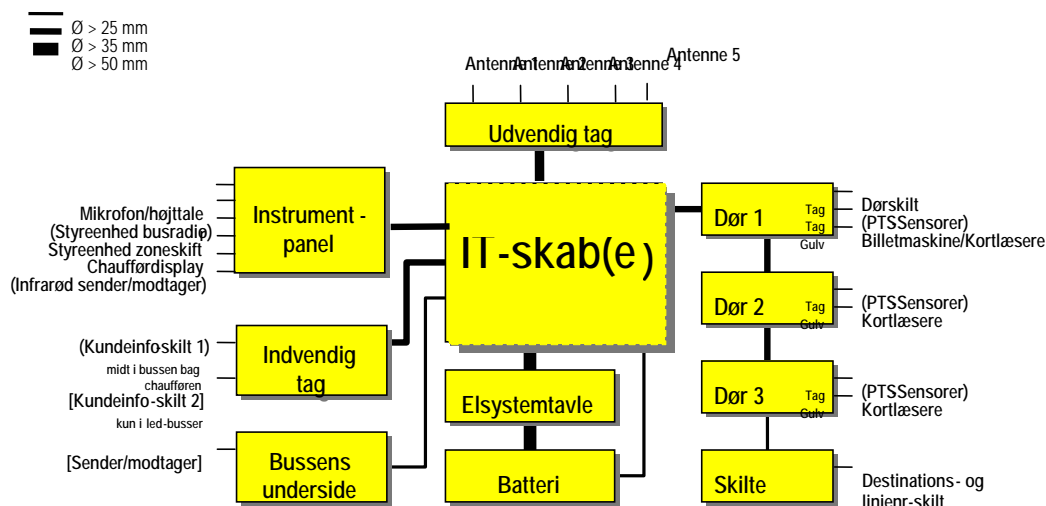
5.2.14 Kabelveje

Nedenstående figur viser kabeltræk- og dimensionskrav til kabelveje (trækrør) mellem IT-skab og bussens udstyr samt IT-komponenter. IT-komponenter i parentes kræves ikke fra kontraktstart, men overvejes indført i løbet af kontraktperioden. Alle viste kabelveje skal installeres i alle busser fra kontraktstart.

Alle trækrør skal være glatte indvendigt og have bløde bøjninger, der ikke må være større end 90 grader. Trækrør, der ikke leveres med fremførte ledninger skal være forsynet med træksnor til senere ledningstræk.

I forbindelse med rejsekort skal der tages højde for, at der skal monteres 2 stk. kortlæsere ved hver dør. Kortlæserne skal monteres på eksisterende holdestænger ved dørene. Der skal leveres trækrør med træksnore fra IT-skabet til og gennem alle holdestænger, hvor der skal monteres kortlæsere. De pågældende holdestænger aftales med leverandøren af rejsekort.

Kabelveje i busser



5.2.15 Driftsmiljø

Ejeren af IT-udstyr har det fulde ansvar for, at dette ikke påvirker funktionaliteten af andet udstyr i bussen negativt.

5.2.16 Støj

Ejeren af IT- og bussens el-udstyr er ansvarlig for eventuelle omkostninger i forbindelse med at opfylde kravene vedrørende EMI og EMC.

Movia har mulighed for at kræve begrænsning af brugen af mobiltelefoner i busserne, hvis denne anvendelse påvirker IT-systemerne.

5.2.17 Integration med bussens el-system

Operatøren skal levere en åben kommunikationsgrænseflade og en dokumentation af telegramgrænseflade til blandt andet odometer-, dør- og STOP-signal samt hovedafbryder og højttalersystem.

5.3 Supplerende krav og vilkår for IT-systemer, der anvendes fra kontraktstart

5.3.1 Destinationsskilte

Ejerskab: model B.

Alle busser skal være udstyret med destinations- og linjenummerskilte. Krav til udformning og antal findes i bilag 4 til udbudsbetingelserne. Tekniske krav og krav til integration med øvrige IT-systemer fremgår af dette bilag. Operatøren vedligeholder skiltene.

Styring og interface

Alle destinationsskilte skal kunne styres manuelt af chaufføren.

Operatøren skal kunne fremvise, eller henviser til, dokumentation for den tekniske kommunikation (telegramgrænseflade) med destinationsskiltet.

5.3.2 Højttalersystem

Ejerskab og vedligeholdelse

Ejerskab: model B.

Operatøren betaler vedligeholdelse af systemet.

Højttalere

Frekvensgang: 200 Hz - 4 kHz \pm 3 dB

Spredningsvinkel: Rundstrålende (6 dB) inden for $\pm 90^\circ$ fra akseretningen (200 Hz - 4 kHz).

Højttalerfølsomhed: 88 dB (1 W/m). Effekt: 10 W

Højttalergitter: Min. 50 % perforering. Membranen må ikke kunne berøre gitteret.

Montering: Der må ikke være akustisk forbindelse mellem for- og bagside af den enkelte højttaler. Højttalerne skal være beskyttet mod fugt, støv, varme etc, afhængigt af det miljø, som de er monteret i. Montering skal foretages således, at der ikke opstår resonanser eller utilsigtet forvrængning.

Antal højttalere

Standardbus op til 13,7 m: 8-10 stk jævnt fordelt i passagerområdet, ikke ud for hinanden.

Lydniveauet ned igennem bussen må ikke variere mere end 5 dB. Taleforståelighed udtrykt som RASTI (Rapid Speech Transmission Index) skal være over 0,75.

Højttalerledninger: Min 2 x 0,75 mm². Hvor den resulterende impedans er under 4 ohm (flere højttalere på samme ledning), skal ledningstværsnittet min være 2 x 1,5 mm².

Bussernes højttalersystem skal forbindes til klemmerækken i IT-skabet.

5.3.3 Billetteringsudstyr

Stempelautomater til klippekort og billetmaskine,

Movia leverer til hver driftbus 1 sæt ERG-udrustning til udstedelse af kontantbilletter og en stempelautomat (type Almex M). ERG-udrustningen består af to enheder, DC og TCP, med monteringsplade og fod. Almex M-automaten leveres med fjernbetjeningsenhed til zoneskift samt stolpe/vinkelfæste til anbringelse ved indstigningsdør. Stempelautomatens ydre fremtoning og farve må ikke ændres i kontraktperioden, medmindre det aftales med Movia.

Samme udrustning leveres tillige til det aftalte antal reservebusser. Som nedbrudsreserve leveres yderligere 1 sæt af ovennævnte billetmaskiner og stempelautomater til udbudspakkerne, 801, 802, 803, 804 og 806.

Til udstedelse af kontantbilletter skal anvendes billetmaskine (ERG-enhed).

Ved nedbrud af billetteringsudstyret (Almex-stempelautomat og ERG-billetmaskine) påhviler det operatøren at sikre, at dette udskiftes snarest. På hverdage indtil kl. 16 skal det ske senest ved bussens første ankomst til den endestation, der ligger tættest på garagen. Øvrig tid skal udskiftningen være foretaget inden næste driftsdøgns begyndelse.

Ejerskab og vedligeholdelse

Ejerskab: model A.

Værdi af Movia-ejet IT-udstyr: 80.000 kr per bus, inkl. moms.

Installation af billetmaskiner og stempelautomater varetages og betales af operatøren.

Møntveksler og -bord

Chaufførerne skal anvende møntvekselapparat.

Chaufførpladsen skal være udstyret med et møntbord, som muliggør en hurtig betaling og billettering.

Møntvekslere og møntborde og evt. chaufførtasker anskaffes og vedligeholdes af operatøren.

Ejerskab og vedligeholdelse

Ejerskab: model B.

5.3.4 Nyt billet- og billetteringssystem (rejsekort)

Der indføres et nyt elektronisk billet- og billetteringssystem, kaldt rejsekort, i løbet af 2008. Rejsekort indeholder dels kontaktløse chipkort, dels et nyt system til kontantbillettering. Det nye udstyr til kontantbillettering vil erstatte det eksisterende udstyr, inkl. stempelmaskiner, efter en kort overgang, hvor begge løsninger anvendes.

Uanset, at det ikke praktisk muligt at levere, montere og starte drift af rejsekort i alle busser fra kontraktstart betragtes rejsekort tilbudsmæssigt som i drift fra kontraktstart.

Ejerskab: Model A.

Værdi af Movia-ejet IT udstyr 55.000 kr inkl. moms pr bus plus 6.000 kr inkl. moms pr kortlæser monteret i bussen.

Installation

Leverandøren af rejsekort har det fulde ansvar for installation, service og vedligeholdelse af rejsekort.

Operatøren skal dog montere chaufførkonsol, printer og kortlæsere umiddelbart inden driftstart. Operatøren skal desuden udskifte disse enheder, når der opstår fejl under drift.

Når rejsekort indføres har Movia ret til at installere nyt billetteringsudstyr i operatørens busser samt til at flytte eksisterende billetteringsudstyr (stempelmaskiner).

For hver bustype skal operatøren medvirke til afklaring af spørgsmål og beslutning om den præcise placering af udstyr, kabelføring og andre spørgsmål vedrørende installationen. Operatørens medvirken skal ske uden omkostninger for Movia.

Installation af rejsekort i busser og på garageanlæg vil blive gennemført successivt på garageanlægget. Operatøren skal stille værkstedsfaciliteter til rådighed på garageanlægget.

I forbindelse med installation af rejsekort skal hver bus stilles omkostningsfrit til rådighed i ét hverdagsdøgn. Installationsplan aftales mellem leverandøren og operatøren ved Mo-

vias mellemkomst. Leverandøren fremsender forslag til tidsplan for installationen senest én måned før installationsarbejdet ønskes gennemført.

Alle eksterne udgifter til anskaffelse og installation af rejsekort, og omkostninger til udskiftning af møntbord samt til eventuel flytning af eksisterende billetteringsudstyr afholdes af Movia.

Der skal installeres følgende udstyr i bussen, i stedet for det eksisterende billetteringsudstyr:

- Kortlæsere – 1 pr dør, og 2 stk ved dobbeltdøre.
- Nyt møntbord
- Chaufførkonsol, monteret på møntbord, (berøringsfølsom skærm til chaufførens betjening af rejsekort)
- Printer, monteret på møntbord (til udskrift af kontantbilletter og til udskrift af opgørelser til chaufføren)
- Rejsekortenhed (computer placeret i IT-skab)
- Kombineret WLAN/GPS antenne (placeret på bussens tag).



Møntbord med betjeningsenhed og printer (eksempel)

Det eksisterende billetteringsudstyr forventes benyttet i en overgangsperiode. I forbindelse med installation af rejsekort skal det muligvis flyttes til en ny placering i bussen. Efter afslutning af overgangsperioden skal operatøren afmontere det gamle billetteringsudstyr og retablere bussen. Afmonterede stempelautomater og monteringsbeslag skal afleveres til, og uden omkostninger for, Movia.

Der skal installeres kommunikationsudstyr (WLAN) på hvert garageanlæg. WLAN skal bruges til at overføre data mellem rejsekort i busser og det centrale rejsekortsystem.

Operatøren skal medvirke til afklaring og beslutninger om præcis placering af udstyr, kabelføring og andre spørgsmål vedrørende installationen på garageanlæg. Operatørens medvirken skal ske uden omkostninger for Movia.

Der etableres forbindelse gennem Movias netværk for fejlmelding, lagerstyring, af opbevarede komponenter på busanlægget samt diverse reparationsoplysninger og andre statistiske data. Desuden etableres forbindelse gennem Movias netværk for udtræk af rapporter vedrørende chaufførers salg og for administration (oprettelse, nedlæggelse, etc.) af chauffører i rejsekort. Alle omkostninger hertil betales af Movia.

Drift

Leverandøren af rejsekort har det fulde ansvar for drift og vedligeholdelse af rejsekort. Operatøren har dog pligt til at rette simple fejl. Det kan eksempelvis være at fjerne papir, der sidder fast i printeren, eller at udskifte kortlæser, printer eller chaufførkonsoller. Kan operatøren ikke selv rette fejlen, så skal operatøren straks melde fejlen til leverandøren.

Operatøren skal forsøge at rette simple fejl senest ved bussens første ankomst til den endestation, hvor chaufførerne normalt holder pause. Kan fejlen ikke afhjælpes ved udskiftning, skal fejlen straks anmeldes. Manglende overholdelse er omfattet af Movias sanktionssystem, jf bilag 3.

Leverandørens reparation af udstyr vil normalt foregå på garageanlæg.

Operatøren har ansvar for, at alle busser, der kører i drift, opholder sig på garageanlægget mindst én gang per driftsdøgn. Opholdet, der skal vare i mindst 5 minutter, anvendes til automatisk at overføre data mellem bus og rejsekorts centralsystem.

Operatørens opgaver og ansvar ved installering og drift af rejsekort præciseres i en aftale, der indgås mellem operatøren og Movia inden idriftsættelse af rejsekortsystemet.

5.3.5 Passagerdisplay

Busserne skal være udstyret med et indvendigt kombinationsskilt, der viser zonenummer, klokkeid samt "STOP" ved aktivering af stoptryk. Uret skal være radiostyret.

Ejerskab

Ejerskab: model B.

Styring og interface

Operatøren skal kunne fremvise dokumentation af den valgte tekniske montering af og kommunikationsprotokol til passagerdisplayet.

Pladskrav

Kombinationsskilt: Ca L: 75 x B: 10 x H: 15 cm

5.4 Krav i forbindelse med ændring af eksisterende og/eller indførelse af nye IT-systemer

Movia kan installere eller foretage ændringer af følgende IT-systemer, i løbet af kontraktperioden:

- Passagertællesystem (PTS)
- Busradio (tale- og dataradio)
- Passagerdisplay (ny type)
- Udstyr til aktiv signalprioritering

Tekniske, fysiske og andre forhold vedrørende det fremtidige IT-udstyr er beskrevet i den udstrækning, det er kendt på nuværende tidspunkt.

Busserne skal så vidt muligt forberedes for denne udbygning.

Hvis operatøren ønsker "at bygge til" på det af Movia leverede IT-system til fx registrering af energiforbrug, motordata osv., skal dette godkendes skriftligt af Movia og betales af operatøren. Godkendes operatørens ønske, må udvidelsen dog ikke påvirke funktionaliteten for Movias IT-udstyr negativt.

Medfører operatørens ønske behov for yderligere el-kapacitet, mere plads i IT-skab eller kabelveje, skal operatøren sørge for nødvendige udvidelser.

Værdien af Movia-ejet fremtidigt IT-udstyr i operatørens varetægt vil blive oplyst, når den er kendt.

5.4.1 Passagertællesystem (PTS)

Såfremt Movia beslutter at indføre et passagertællesystem i løbet af kontraktperioden vil nedenstående krav og vilkår være gældende.

Movia har ret til at udstyre et antal af operatørens busser med PTS-udstyr med henblik på en automatisk registrering af antal passagerer (PTS-busser).

Er der tvingende grunde (materielmæssige, betjeningsmæssige eller lignende) til at visse ture/linjer ikke kan tælles automatisk, har operatøren pligt til at sikre manuelle tællinger i stedet. En sådan undtagelse fra reglen om automatiske tællinger skal aftales mellem parterne i forbindelse med kontraktsindgåelse.

Det aftalte antal busser, der skal udstyres med PTS-udstyr, skal være fuldt installeret og testet inden det aftalte tidspunkt for ikrafttrædelse. Det er operatørens ansvar at sikre, at Movias leverandør i nødvendigt omfang har haft adgang til de pågældende busser.

Såfremt en bus, der er udrustet med PTS, vil være ude af drift i mere end én måned, pålægges det operatøren at betale for flytning af PTS-udstyr, buscomputer mv til en tilsvarende bustype.

Operatøren skal i sin styring af bussernes udkørsel sikre, at alle ture i køreplanen tælles min. 1 gang pr. måned (for hverdagsture) og min. 1 gang pr. kvartal (for lørdagsture og

søn-/helligdagsture). Movia understøtter operatørens styring af PTS-bussernes kørsel ved at stille et antal opfølgingsrapporter til rådighed. Disse rapporter angiver løbende hen over måneden/kvartalet, hvor stor en andel af turene der er talt og godkendt af Movias analysesystem og hvilke specifikke ture der endnu ikke er talt. Desuden leveres overordnet statistik over den samlede målopfyldelse (talte ture i forhold til planlagte ture) efter afslutningen af en måned/et kvartal. Generelt er det intentionen, at optimal tællestyring søges opnået gennem et tæt, løbende samarbejde mellem operatøren og Movia.

Af tekniske grunde kan tælledata i visse tilfælde ikke anvendes, selv om turene er blevet kørt som planlagt. I sådanne tilfælde har operatøren pligt til at sikre kompenserende tællinger af de relevante ture inden afslutning af en måned/et kvartal. De manglende tællinger vil fremgå af opfølgingsrapporterne.

Manglende overholdelse af den aftalte anvendelse af PTS-busser, eller undladelse af at foretage kompenserende tællinger, er omfattet af Movias sanktionssystem, jf bilag 3.

Anvendelse af PTS-busserne skal i øvrigt tage højde for følgende forhold:

- PTS-busserne må ikke anvendes til ikke plansat kørsel, der i ruteforløb/tidspunkt kan forveksles med kørsel på en af Movias publikumslinier. F. eks. vil indøvnning af chauffører/nye linier, hvor der køres uden at optage passagerer, blive tolket som en almindelig tur uden passagerer. Det vil påvirke beregningen af Movias andel af de samlede billetindtægter negativt.
- For at undgå systematiske skævheder i dataindsamlingen, må de samme ture i køreplanen ikke køres på præcis samme dage måned efter måned. Ved evt. tvivlsspørgsmål om dette bistår Movias Køreplan- og indtægtsafdeling med forslag til håndtering.

Fremgangsmåden med hensyn til overførsel af data fra udstyret i PTS-busserne til Movias edb-anlæg aftales med hver enkelt operatør. Movia bearbejder tællingerne og opsamler dem i det centrale analysesystem. Efter nærmere aftale stilles indsamlede data til rådighed for operatøren, f. eks. som led i samarbejde om køreplanlægningen. Operatøren modtager data pr. mail i form af foruddefinerede standardrapporter fra Movias analysesystem.

I kontraktperioden har Movia ret til at opstille edb-terminaler (arbejdsstationer) hos operatøren til brug ved information til Movia om driftsafviklingen og fra Movia vedrørende databehandling og resultater i passagertællesystemet. I den forbindelse skal operatøren anvise en hensigtsmæssig plads til arbejdsstation mv hos operatøren. Operatøren skal afgive de nødvendige informationer efter anvisning fra Movia. Hvis Movias krav påfører operatøren et dokumenteret tidsforbrug på over gennemsnitligt 30 minutter pr PTS-bus pr uge, kan spørgsmålet om betaling fra Movia herfor tages op til forhandling.

Movia giver forslag til den edb-tekniske installation hos operatøren. Forslaget omfatter terminal- og skærmtypen samt kommunikationskanaler mellem PTS-busser og operatørens personale på den ene side og Movias centrale edb-anlæg på den anden. Ønsker operatøren at anvende andet edb-udstyr end det af Movia leverede, afholdes evt merudgifter hertil af operatøren.

Installation og løbende vedligeholdelse af PTS-udstyr betales og udføres af Movia, med de undtagelser der er nævnt ovenfor. Operatøren er pligtig til vederlagsfrit at holde PTS-busser i garage til brug for eftersyn eller reparation af tælleudstyr, inkl. BusPC, efter anvisning fra Movia eller et af Movia anvist firma inden for 24 timer.

Hvis operatøren ikke stiller bussen til rådighed som aftalt, skal operatøren betale samtlige omkostninger forbundet med et forgæves udkald af servicetekniker mv.

Operatøren må ikke sælge eller udleje busser og garageanlæg med PTS-udstyr uden at give Movia et varsel på mindst 1 måned.

Er det aftalt, at visse ture/linier tælles manuelt i stedet for med PTS-busser, gælder følgende regler: Manuelle tællinger skal som minimum dække 6 hele kalenderuger i løbet af et år, heraf 4 uger med påstigere/afstigere opgjort pr. tur og 2 uger med påstige-re/afstigere opgjort pr. stoppested pr. tur. En præcis plan for tællingerne aftales med Movia, som også leverer en tælleskabelon i Excel-format, hvori operatøren indtaster tælledata. Dette foregår pr e-mail, som vil blive oplyst efterfølgende. Ændring af e-mailadresser meddeles fra Movia med minimum 14 dages varsel.

Ejerskab og vedligeholdelse

Ejerskab: model A.

Pladskrav

Buscomputer og andet centralt udstyr indbygges i bussens IT-skab, jf afsnit herom.

Drift

Der gennemføres 4 årlige serviceeftersyn af PTS-udstyret for Movias regning. Tidspunkter for serviceeftersyn tilrettelægges sammen med operatøren og under størst mulig hensyntagen til busdriftens afvikling. Operatøren stiller busser med PTS-udstyr vederlagsfrit til rådighed.

5.4.2 Busradio (tale- og dataradio)

Såfremt Movia beslutter at indføre en busradio i løbet af kontraktperioden vil nedenstående krav og vilkår være gældende.

Operatøren er forpligtet til at anvende Movias radiosystem, Forpligtelsen omfatter udelukkende den kommunikation af tale og data, som Movia kræver.

Movia leverer radiosystem til operatørens driftsbusser og reservebusser (se afsnit 5.2.3 "Antal busser med IT-udstyr") til brug for Movias information til kunder og datakommunikation.

Busradioen omfatter en betjeningsenhed ved chaufførpladsen.

Betjeningsenhedens ydre mål er L: 19xB: 7xH: 7 cm.

Operatøren afholder udgifter til installation af monteringsbeslag og kabeltræk til radiosystemet frem til IT-skabet. Movia leverer alle komponenter.

Movia leverer, og afholder udgiften til, montering og tilslutning af radioenheden i IT-skabet.

Ved udskiftning af busser i kontraktperioden afholder operatøren alle de udgifter, der er forbundet med flytning af radioudstyret.

Operatøren skal føre dagligt tilsyn med, at radiosystemet fungerer fejlfrit. Konstateres der fejl, eller indikationer på fejl, underrettes Movia straks elektronisk. Movia oplyser adresse.

I busser, hvor der er nødknop, skal operatøren ligeledes sørge for, at denne bliver afprøvet mindst én gang per kvartal.

Omkostninger til drift og vedligeholdelse af radiosystemet afholdes af Movia.

Ejerskab og vedligeholdelse

Ejerskab: model A.

Værdi af Movia-ejet IT-udstyr: 35.000 kr, per bus og 45.000 kr per betjeningsplads hos operatøren, begge beløb inkl moms.

Operatøren stiller busser vederlagsfrit til rådighed ved montering.

Movia har ret til at foretage service på, udskifte eller opgradere radiosystemet i kontraktperioden. Operatøren stiller hvert år busser vederlagsfrit til rådighed 1 hverdag pr bus mellem kl 9 og 15 til disse aktiviteter.

Operatøren har pligt til at betjene busradioen i busser og på driftskontor i overensstemmelse med den instruktion Movia har givet. Oplysninger om fagligt ansvarlige personer kontaktadresser og åbningstider hos operatøren skrives i driftsredegørelsen.

Operatøren har ansvar for at melde funktionsfejl. Manglende overholdelse er omfattet af Movias sanktionssystem, jf bilag 3.

Det kan aftales i kontraktperioden, at operatøren, helt eller delvist, overtager ejerskab og driftsomkostninger til radioudstyret, dvs ejerskab som i model B.

Flytning af busser

Ved flytning af busser mellem busanlæg har operatøren ansvar for selv at opdatere informationerne herom i busradioen. Dette foretages fra radiobetjeningspladsen hos operatøren.

Pladskrav

De centrale komponenter til busradioen placeres i IT-skabet.

Det skal være muligt at installere et betjeningspanel til radioen, med dimensionerne: L: 10 x B: 5 x H: 9 cm, i bussens instrumentpanel.

5.4.3 Passagerdisplay (ny type)

Movia kan kræve, at der installeres nye typer af passagerdisplay i bussens loft. Specifikationerne vil fremkomme, når Movia har valgt passagerdisplay.

Denne mulighed påvirker ikke Movias generelle krav til kombinationsskilte, jf bilag 4.

De foreløbige krav til plads og integration med øvrige IT-systemer er, at det skal være muligt at installere passagerdisplay i bussens loft i hele bussens bredde bag chaufførens sæde. Fri højde over gulv minimum 220 cm. I ledbusser placeres desuden et display bag leddet og i dobbeltdækkerbusser placeres et display umiddelbart over frontruden på "1. sal".

Medmindre andet aftales, anskaffer, servicerer og ejer Movia passagerdisplay, der installeres i løbet af kontraktperioden. I den øvrige kontraktperiode er operatøren ansvarlig for, at alle busser er udstyret og fungerer med almindelige kombinationsskilte.

5.4.4 Signalprioritering

Udstyr i busser til signalprioritering forventes at blive en integreret del af IT-plattformen. Der bliver muligvis behov for at udstyre bussen med en mindre komponent, der kan kommunikere med signalanlæg.

Bilag 6 Betaling og regulering af satser mv

6.1 Betaling

Den aftalte tilbudssum udbetales til operatøren bagud i månedlige rater den 4. hverdag i efterfølgende måned opdelt i de aftalte faste omkostninger samt bus- og køreplantageafhængige omkostninger. I udbetalingen foretages modregning for billetsalg mv, jf. nedenfor.

Regulering for aftalt ekstrakørsel og ikke-præsteret kørsel, som skal indberettes senest den 10. i måneden, indgår først i betalingen i den efterfølgende måned.

I udbetalingen modregnes endvidere sanktioner i forbindelse med kvalitetsbrist, bod for forsinket buslevering samt udgåede ture mv. for forrige måned.

Samtlige indtægter for salg af rejsehjemmel tilfalder Movia.

Movia udleverer papir til printerne i busserne til operatøren i fornødent omfang. Operatøren forestår vederlagsfrit den videre udlevering til egne chauffører.

Operatøren forestår desuden afregning af salg med egne chauffører. Operatøren får mulighed for - gennem Movia - at få adgang til opgørelser over egne chaufførers salg af kontantbilletter. Disse rapporter er opdateret til og med det senest afsluttede driftsdøgn. Ifm. indførelse af rejsekort skal påregnes en udskiftning af det nuværende kontantbilletsystem.

Operatøren skal desuden - gennem Movia - administrere chauffører i rejsekortsystemet. Dette omfatter oprettelse af chauffører, nedlæggelse af chauffører, bestilling af chaufførkort, etc. Chaufførerne bliver identificeret af et sekscifret chaufførnummer i rejsekortsystemet. Chaufførnummeret bestemmes af operatøren, men skal være entydigt for den enkelte operatør.

Operatøren supplerer sin beholdning af papir ved henvendelse til Movia. I den månedlige udbetaling modregnes Movias tilgodehavende til dækning af det registrerede billetsalg i den foregående måned.

I forbindelse med indførelse af kontantbillettering i rejsekortsystemet tilbageleveres den gamle billetbeholdning og evt kontanter sammenlagt svarende til værdien af den udleverede beholdning.

Ved kontraktkørselens ophør tilbageleveres ubrugt printerpapir.

6.2 Beregning af faktorer til regulering af de køreplantageafhængige omkostninger

Movias hensigt med denne regulering er, på en ubureaukratisk og gennemsigtig måde at regulere operatøren for ændringer i sammensætningen af produktionen.

6.2.1 Ændret tidsforbrug til ophold

Reguleringen har til formål at korrigere for ændringer af ophold - herunder opstarts- og afslutningstid for chaufføren - i forbindelse med køreplanændringer. Operatøren har ved beregning af chaufførtimeforbruget i sit tilbud indregnet den tid, der medgår til sådanne ophold, ud fra køreplanerne i udbudsmaterialet.

Der opgøres tillægstid for ophold på følgende måde:

- For mellemliggende ophold op til 15 minutter medregnes hele opholdet som tillægstid. For mellemliggende ophold over 15 minutter medregnes 15 minutter som tillægstid.
- Hvis summen af køreplantid og tillægstid er mindre end 420 minutter for det enkelte vognløb, lægges der 30 minutter til tillægstiden. Hvis summen af køreplantid og tillægstid er 420 minutter eller derover, lægges der 30 minutter til tillægstiden for de første 420 minutter og yderligere 15 minutter for hver påbegyndt 420 minutter herudover.

Tillægstiden opgøres for hvert vognløb og for dage med forskellig køreplan, og omregnes til en normaluge som ved opgørelse af køreplantiden.

Ved første regulering beregnes korrektionsfaktoren K1 som:

$$1 + \frac{(f1) \text{ Tillægstid i uge 4 2009}}{(e1) \text{ Køreplantimer i uge 4 2009}}$$

$$= K1$$

$$1 + \frac{(f) \text{ Tillægstid oplyst i udbudsbetingelserne}}{(e) \text{ Køreplantimer oplyst i udbudsbetingelserne}}$$

6.2.2 Ændret dag- og døgnfordeling

Reguleringen har til formål at korrigere for ændret fordeling af chaufførarbejdstiden på tidsrum med forskellige lønsatser. Operatørens tilbud er baseret på den fordeling af chaufførarbejdstiden, køreplanerne i udbudsmaterialet giver, og lønudgifterne, i forhold hertil, er indregnet.

Køreplantimerne opgøres for hver af de nævnte dagperioder. Opgørelsen sker for en normaluge (som uge 4) og efter den metode, der er beskrevet under punkt 6.2.1 ovenfor. De benyttede vægte ved beregningen er følgende:

Hverdage	06 - 18	= faktor 100
Hverdage	00 - 06 og 18 - 24	= faktor 115
Lørdag	06 - 14	= faktor 100
Lørdag	00 - 06 og 14 - 24	= faktor 115
Søn- og helligdage	06 - 18	= faktor 150
Søn- og helligdage	00 - 06 og 18 - 24	= faktor 165

Der beregnes en vægtet køreplantid på følgende måde:

$$(100 \times \text{antal køreplantimer hverdage 06-18}) + (115 \times \text{antal køreplantimer hverdage 00-06 og 18-24}) + (100 \times \text{antal køreplantimer lørdag 06-14}) + (115 \times \text{antal køreplantimer lørdag 00-06 og 14-24}) + (150 \times \text{antal køreplantimer søndag 06-18}) + (165 \times \text{køreplantimer søndag 00-06 og 18-24}) = V$$

Korrektionsfaktoren beregnes herefter på følgende måde:

$$\frac{\frac{V \text{ efter}}{\text{Køreplantimer efter}}}{\frac{V \text{ før}}{\text{Køreplantimer før}}} = K2$$

6.2.3 Regulering af de køreplantimeafhængige omkostninger

Satsen for de køreplantimeafhængige omkostninger, som fremgår af kontrakten, vil blive reguleret således:

Køreplantimeafhængig omkostning \times K1 \times K2 = ny køreplantimeafhængig omkostning.

Hvis kontrakten indeholder mere end en sats for de køreplantimeafhængige omkostninger, vil alle satser blive reguleret, med en samme K1 og K2, hvilket betyder at der kun udregnes én K1 og én K2 for hver kontrakt.

6.2.4 Illustration af principper

Principperne illustreres af nedenstående eksempel.

Tilbud afgivet med en køreplantimeafhængig omkostning på 250,- kr.

Driftsstart i januar 2008.

Køreplantimer:	Oplyst i udbudsbe- tingelserne	Faktor	Eksempel Uge 4 2009
Hverdage 06-18	a: 87,83	100	a1: 85,23
Hverdage 00-06 og 18-24	b: 10,75	115	b1: 9,65
Lørdag 06-14	c: 6,97	100	g1: 4,30
Lørdag 00-06 og 14-24	h: 8,78	115	h1: 9,78
Søndag 06-18	c: 13,60	150	c1: 15,90
Søndag 00-06 og 18-24	d: 1,13	165	d1: 2,20
Køreplantimer total	e: 129,06		e1: 127,06
Tillægstid:			
Tillægstid total	f: 36,70		f1: 38,70

Ændret tidsforbrug til pauser

K1 udregnes herefter således:

$$1 + \frac{(f1) 38,70}{(e1) 127,06} = 1,02$$

$$1 + \frac{(f) 36,70}{(e) 129,06}$$

Ændret dag- og døgnfordeling

$$(100 \times 85,23) + (115 \times 9,65) + (100 \times 4,30) + (115 \times 9,78) + (150 \times 15,90) + (165 \times 2,20) =$$

V efter = 13935,45

$$(100 \times 87,83) + (115 \times 10,75) + (100 \times 6,97) + (115 \times 8,78) + (150 \times 13,60) + (165 \times 1,13)$$

= V før = 13952,40

Korrektionsfaktoren beregnes herefter på følgende måde:

$$\frac{13935,45}{127,06} = 1,01$$

$$\frac{13952,40}{129,06}$$

Regulering af de køreplanteafhængige omkostninger

Den nye sats for de køreplanteafhængige omkostninger gældende fra januar 2009 udregnes således:

$$250,- \text{ (jf. tilbud)} \times 1,02 \times 1,01 = 257,55 \text{ (ny køreplanteafhængig omkostning)}$$

6.3 Regulering af de månedlige satser

Det samlede reguleringsindeks er sammensat af nedenstående delindeks på følgende måde:

- 1) 8,1 % Forbrugerprisindeks (Pris6) – Vedligeholdelse og reparation af personlige transportmidler
- 2) 3,3 % Forbrugerprisindeks i alt (Pris6)
- 3) 7,0 % Prisindeks (Pris11) for indenlandsk vareforsyning - Autogasolie.
- 4) 8,6 % Prisindeks (Pris10) for indenlandsk vareforsyning - Maskiner og værktøj: varetransportmidler
- 5) 65,4 % Lønindeks for den private sektor (ILON2).
- 6) 7,6 % Renten, den effektive obligationsrente, samtlige serier (MPK3)

100,0 % Total

Kilde: www.Statistikbanken.dk

Den aftalte tilbudssum reguleres for udviklingen i reguleringsindekset fra tidspunktet for tilbudsafgivelse (marts 2007) og indtil tidspunktet for kontraktens udløb.

Den aftalte tilbudssum indeksreguleres dels som en månedlig acontoregulering og dels som en kvartalsvis efterregulering.

Hvis de i det samlede reguleringsindeks indgåede delindeks bortfalder eller ændrer indhold i kontraktperioden, forbeholder Movia sig ret til at indsætte et andet tilsvarende indekstal, såfremt dette sker under hensyntagen til den hidtidige vægtning af udviklingen i det relevante delindeks.

6.3.1 Acontoregulering

Acontoregulering af betalingen for den første måned - april 2008 - foretages på baggrund af udviklingen i reguleringsindekset fra december 2007 til det sidst opgjorte og offentliggjorte indekstal for alle delindeks.

Alle indekstal bortset fra lønindekset opgøres og offentliggøres normalt 1-2 måneder efter månedsudløb. Lønindekset opgøres og offentliggøres kvartalsvis.

Forsinkelser eller evt. tidligere udmeldinger af lønindekset kan betyde en forskydning af acontoreguleringens indekstal til andre måneder end forventet.

6.3.2 Efterregulering

Efterregulering forventes første gang at ske i afregningen for februar 2008 gældende for oktober, november og december 2007 og dernæst i afregningen for juni måned 2008 gældende for månederne januar, februar og marts 2008 og så fremdeles.

Forsinkelser eller evt. tidligere udmeldinger af lønindekset kan også her betyde en forskydning af efterreguleringen til andre måneder end ovennævnte.

6.3.3 Illustration af principper

Principperne illustreres af nedenstående eksempel.

Tilbud afgivet i juni 2006-prisniveau.

Tilbud er på 100.000 kr. pr. måned.

Tabel 1 viser de faktiske indeks i de relevante måneder

Tabel 1	jun-06	sep-06	dec-06
Indeks 1	123,80	125,10	125,70
Indeks 2	112,80	112,90	112,80
Indeks 3	175,20	157,50	152,60
Indeks 4	91,60	91,40	91,20
Indeks 5	144,90	146,50	147,40
Indeks 6	4,21	4,14	4,37

Tabel 2 viser udviklingen i de i tabel 1 viste indeks, når juni 2006 sættes lig 100.

Tabel 2	jun-06	sep-06	dec-06
Indeks 1	100,00	101,05	101,53
Indeks 2	100,00	100,09	100,00
Indeks 3	100,00	89,90	87,10
Indeks 4	100,00	99,78	99,56
Indeks 5	100,00	101,10	101,73
Indeks 6	100,00	98,34	103,80

Indeks 1 (Forbrugerprisindeks (Pris6) – Vedligeholdelse og reparation af personlige transportmidler):

September 2006 $125,10 \times 100 / 123,80 = 101,05$

December 2006 $125,70 \times 100 / 123,80 = 101,53$

Tabel 3 viser udviklingen i det beregnede reguleringsindeks (juni 2006= 100), når de forskellige indeks vægtes i forhold til udviklingen i tabel 2.

Tabel 3	jun-06	sep-06	dec-06
Indeks 1	8,10	8,19	8,22
Indeks 2	3,30	3,30	3,30
Indeks 3	7,00	6,29	6,10
Indeks 4	8,60	8,58	8,56
Indeks 5	65,40	66,12	66,53
Indeks 6	7,60	7,47	7,89
I alt	100,00	99,96	100,60

Indeks 1 (Forbrugerprisindeks (Pris6) – Vedligeholdelse og reparation af personlige transportmidler):

September 2006	$8,10 \times 101,05 / 100 = 8,18$
December 2006	$8,10 \times 101,53 / 100 = 8,22$

Alle mellemregninger udføres uden afrunding, og det samlede reguleringsindeks afrundes med 2 decimaler.

Eksempel på acontoregulering

Acontoreguleringen af den månedlige betaling sker på følgende måde:

Betalingen for juni 2006 skal reguleres i forhold til udviklingen i reguleringsindekset fra december 2006. I juni 2006 vil det sidst opgjorte og offentliggjorte indekstal for alle delindeks være marts 2006. Det fremgår af tabel 3, at denne udvikling i alt har været på 0,60 % (fra 100,00 til 100,60).

Acontobetalingen for december 2006

$100.000 \text{ kr.} \times 101,53 / 100 = 101.530 \text{ kr.}$

Eksempel på efterregulering

Når de faktiske indekstal for månederne oktober, november og december 2006 offentliggøres, efterreguleres betalingerne.

Efterregulering for december 2006:

Det fremgår af tabel 3, at der fra juni 2006 til december 2006 er sket en fald på 0,60.

$100.000 \text{ kr.} \times 100,60 / 100 = 100.600 \text{ kr.}$

Med fradrag af acontobetalingen, $101.530 \text{ kr.} = - 930,00 \text{ kr.}$

Bilag 7: Kvalitetsstyring - Operatørmodellen

7.1 Hovedprincipper og anvendelse

Det er et mål for Movia til stadighed at levere et godt produkt, der lever op til kundernes kvalitetskrav. Movias kvalitetssystem bygger derfor alene på kundernes oplevelse af kvaliteten.

Movia har fastsat et minimumskrav for kvaliteten, som operatøren skal forpligte sig til at leve op til, for at komme i betragtning i tilbudsprocessen. Dette kvalitetsniveau er en del af grundlaget for beslutningen om, hvorvidt kontrakten skal forlænges.

7.1.1 Kvalitetsstyringssystemets hovedprincipper

Movias kvalitetsstyringssystem er et system til styring og måling af den kvalitet operatørerne leverer i driften.

Operatørens kvalitet måles på i alt 9 målepunkter. Disse måles ved interview af kunderne i busserne (se bilagsafsnit 7.1.5).

7.1.2 Grundlaget for kvalitetsresultaterne

Målingerne udføres i grupper og er placeret tidsmæssigt i forhold til den planlagte kørsel.

Måleomfanget er afhængigt af udbudsenhedens driftsomfang, og vil normalt være min 100 interviews pr. måleperiode. For små udbudsenheder vil måleomfanget være mindre. Dette udbud omfatter 8 enheder. Kvalitetsresultatet, der er afgørende for en evt. kontraktforlængelse kommunikerer til operatøren senest 1. marts i det følgende år.

Måleperioden vil være følgende:

1.4.2008 – 31.12.2008 – resultat kommunikerer senest 1.3.2009

1.1.2009 – 31.12.2009 – resultat kommunikerer senest 1.3.2010

osv. Dette er gældende, såfremt kvalitetssystemet er implementeret.

7.1.3 Måleresultaternes anvendelse

Kvalitetsmålingerne vil blive anvendt som grundlag for en periodevis opgørelse af den leverede kvalitet og danne grundlag for en evt. kontraktforlængelse

Resultaterne vil være løbende elektronisk tilgængelige for operatørerne – via internettet - til brug for deres eget kvalitetsarbejde.

Resultaterne vil desuden blive offentliggjort i forbindelse med Movias markedsføring.

7.1.4 Måling af kvaliteten i driften

Kvalitetsmålingerne sker ved interview af kunder i busserne. Dataindsamlingen er udliciteret. Retningslinjer for dataindsamling kan rekvireres ved henvendelse til Movias Analyse og driftopfølgingsafdeling.

7.1.5 Målsætninger

Movia har fastsat et krav til kvaliteten (se i øvrigt udbudsbetingelsernes afsnit 20) svarende til et kvalitetsindeks på 800. Kvalitetsindeks på 810 indekspoints kan fremkomme som følger:

Målepunkt	Mål (m)	Vigtighed (v)	Bidrag til kvalitets- Indeks (m * v)
Udvendig rengøring og vedligeholdelse	80	0,65	52,00
Indvendig rengøring	80	1,08	86,40
Indvendig vedligeholdelse	80	1,15	92,00
Temperatur	80	1,17	93,60
Ventilation	80	1,13	90,40
Begrænsning af støj	80	0,96	76,80
Overholdelse af køreplan	80	1,40	112,00
Chaufførens kørsel	80	1,37	109,60
Chaufførens service og fremtræden	80	1,09	87,20
Kvalitetsindeks total			800

Vigtigheden er kundernes vurdering af målepunktets vigtighed (se bilagsafsnit 7.1.7). Målene er et udtryk for kundernes tilfredshed og beregnes jf bilagsafsnit 7.1.6.

For at korrigere for den statistiske usikkerhed på resultaterne af de enkelte målepunkter, er der fastsat et minimumsmål, der pr. definition er 2,0 point lavere end det aftalte mål for målepunktet. Såfremt et resultat ligger på eller under det aftalte mål men over minimumsmålet, vil der stadig kunne opnås kontraktforlængelse.

Eksempel:

Det aftalte mål på et målepunkt er 80,0 og minimumsmålet er 78,0. Ved et resultat på 80,1 belønnes målepunktet, ved et resultat fra 78,0 – 80,0 er målepunktet neutralt, og ved et resultat på 77,9 og derunder vil der ikke kunne opnås kontraktforlængelse.

7.1.6 Tilfredshed

Kunderne angiver tilfredsheden på en skala med fem muligheder, der efterfølgende "oversættes" til kvalitetssystemet med de angivne vægte:

Kundetilfredshed	Vægt i operatørmodellen
Meget tilfreds	100,00
Tilfreds	83,33
Både/og	66,67
Utilfreds	50,00
Meget utilfreds	0,00

Andelen af "meget utilfredse" kunder vejer meget tungt, da det er vigtigt for Movia ikke at have kunder, som er meget utilfredse.

Nedenfor er vist et eksempel på, hvordan beregningen foretages:

Kundetilfredshed	Antal (n)	Vægt	Bidrag til resultat (t)
Meget tilfreds	33	100	3300,00
Tilfreds	50	83,33	4166,50
Både/og	10	66,67	666,70
Utilfreds	5	50	250,00
Meget utilfreds	2	0	0,00
Ved ikke	4	-	-
I alt ekskl. "Ved ikke"	100		8383,2

Tilfredsheden beregnes som (udtrykkes i point med 1 decimal):

$$\frac{\text{Bidrag til resultat (t)}}{\text{Antal (n)}}$$

I dette tilfælde bliver tilfredsheden 83,832 ~ 83,8 indekspoints.

Efterfølgende sammenlignes med det aftalte mål for det enkelte målepunkt.

7.1.7 Vigtighed

Efter behov (dog højst hvert tredje år) gennemfører Movia en kundeundersøgelse for at fastlægge kundernes vurdering af den indbyrdes vigtighed for målepunkterne (se bilags-afsnit 7.1.5). I forhold til 1. udbud vil den anførte vigtighed være gældende i hele kontraktperioden.

7.2 Suspension af kvalitetsmålinger

Det vil være muligt for Movia at "nulstille" et målepunkt i en kortere periode på grund af forhold, som operatøren ikke har indflydelse på. Nulstilling kan ske efter skriftlig og umiddelbar henvendelse fra operatøren med en nærmere beskrivelse og dokumentation af forholdet.

I tilfælde af force majeure har Movia mulighed for at suspendere kvalitetsmålingerne i en periode. Dette kan betyde, at der i et år vil kunne forekomme en skæv fordeling af måleresultaterne hen over året.

I de tilfælde, hvor force majeure situationer opstår, vil Movia hurtigst muligt informere operatørerne.

Bilag 8 Busoverdragelse

8.1 Beregning af overtagelsespriser for busser ved kontraktudløb

Overtagelsespriserne for busser vil blive fastsat på grundlag af den driftsøkonomisk, lineært nedskrevne værdi efter princippet i årsregnskabsloven.

8.1.1 Afskrivningsværdi af busser

Udgangspunktet for beregningen af overtagelsesprisen vil være følgende priser fratrukket 10%:

12m	handicapegnet landevejsbus	kr. 1.650.000 (ekskl moms)
12m	bybus	kr. 1.650.000 (ekskl moms)

Busserne afskrives lineært over en 12-årig periode svarende til 144 måneder.

8.1.2 Justering af overdragelsespris

Den beregnede pris er gældende for en bus af en gennemsnitlig vedligeholdelsesstandard. For busser med en vedligeholdelsesstandard, der afviger fra gennemsnittet, som fastsat ved syn og skøn, gives henholdsvis et tillæg eller fradrag i den beregnede pris.

Ved kontraktudløb vil Movia oplyse den forventede overtagelsespris pr. bus til brug for tilbudsgivernes kalkulation af tilbud. Den endelige overtagelsespris vil dog først blive fastlagt efter afholdelse af syn og skøn, jf. nedenfor.

8.2 Procedure og tidsplan for busoverdragelse

Busoverdragelsen skal ske efter følgende procedure:

18 måneder før kontraktophør anmoder Movia operatøren om et bindende tilsagn om, hvorvidt operatøren ønsker de pågældende busser overdraget i forbindelse med genudbud af kørslen. For busser, der ønskes overdraget, udfyldes en busrapport (se bilagsafsnit 8.5) samt et busoplysningsskema (se afsnit 4.4), der sendes til Movia.

Hvis operatøren i det bindende tilsagn ikke medtager en eller flere busser, som der er overdragelsesret for, vil disse busser ikke senere kunne kræves overdraget.

I forbindelse med genudbud af kørslen skal operatøren give potentielle tilbudsgivere mulighed for at besigtige de pågældende busser af hensyn til deres tilbudskalkulering.

Den endelige overdragelsespris for de busser, der ønskes overdraget, fastlægges ved syn og skøn. Syn og skøn foretages af 2 vurderingsmænd. Vurderingsmændene skal være udpeget af henholdsvis den operatør, der afstår kørslen (sælger) og den operatør, der overtager kørslen (køber). Syn og skøn skal være afholdt senest 2 måneder før driftsstart.

Vurderingsmændene fastlægger på grundlag af syn og skøn af bussens vedligeholdelsesstandard, om der skal ske et fradrag eller tillæg til den modelberegnete pris. Der gives tillæg, hvis bussen har en bedre vedligeholdelsesstandard end forventet efter dens alder og kørte kilometre, og fradrag, hvis vedligeholdelsesstandard er dårligere. De 2 vurderings-

mænd udfærdiger en fælles, detaljeret syns- og skønsrapport (se bilagsafsnit 8.6), der sendes til sælger og køber. Syns- og skønsrapporten skal være udarbejdet og fremsendt senest 14 dage efter afholdt syn og skøn.

Den hidtidige operatør og den nye operatør er forpligtet til at afgive henholdsvis overtage busserne til den endeligt fastlagte pris.

Umiddelbart efter modtagelse af syns- og skønsrapporten udfærdiger operatørerne en købekontrakt. Købekontrakten udformes som angivet i bilagsafsnit 8.7. Købekontrakten skal være underskrevet så betids, at driften kan videreføres uden ophold. Eventuelle tvister mellem ny og nuværende operatør er Movia uvedkommende.

Det overdragelsesbeløb, der fremgår af købekontrakten, deponeres af den nye operatør senest 4 bankdage før overdragelsen på en deponeringskonto. Den nye operatør foranlediger frigivelse af deponeringen senest 5 bankdage efter overdragelsen, forudsat at busserne er i samme stand som ved syn og skøn, idet der dog tilbageholdes 50.000 kr. pr. bus til afhjælpning af eventuelle skjulte fejl og mangler. Forrentningen af overtagelsesbeløbet sker med renten på deponeringskontoen. Forrentningen før overtagelsesdagen tilfalder den nye operatør, og forrentningen fra og med overtagelsesdagen tilfalder den hidtidige operatør.

Busserne overdrages efter endt kørsel forud for kontraktskiftet. Busserne overdrages i køreklar stand og med fuld tank.

Eventuelle klager fra køber over, at bussen har mangler, der ikke er taget rimeligt hensyn til ved vurderingen, rettes til sælger. Klagen skal fremsættes skriftligt inden 4 uger efter overtagelsen, forudsat at bussen har kunnet være i drift i perioden. Der vil ikke blive taget hensyn til klager, der fremsættes efter dette tidspunkt, heller ikke for så vidt angår skjulte mangler.

Hvis køber ikke har rejst krav inden denne frist, frigives de 50.000 kr. plus renter. Hvis der er rejst et krav på mindre end 50.000 kr. (plus renter), frigives differencen.

Nuværende operatør har til enhver tid ansvaret for, at busserne på overtagelsestidspunktet lever op til kravene i udbudet, hvor de kører på nuværende tidspunkt.

Ny operatør er ansvarlig for, at busserne efter overtagelse overholder kravene stillet i Movias udbudsbetingelser for det dette udbud – dog kan en renoveringsperiode aftales.

8.3 Retningslinjer for syn og skøn

Vurderingsmændene tilrettelægger tid og sted for syn og skøn. Der skal være en grav/lift på det sted, hvor vurderingen finder sted, da det skal være muligt at foretage en besigtigelse af undervognen.

Bussen skal være lovlig og funktionsdygtig på overdragelsestidspunktet.

Bussen skal være i samme stand og have det samme udstyr på overdragelsestidspunktet som på vurderingstidspunktet. Bussen skal på overdragelsestidspunktet være udstyret med de samme destinationsskilte, som har været anvendt i forbindelse med den hidtil udførte kørsel.

I forbindelse med syn og skøn udfærdiger vurderingsmændene en syns- og skønsrapport, som de underskriver på stedet. Som basisoplysninger anvendes den busrapport, som den hidtidige operatør har udfyldt.

Vurderingsmændene sender syns- og skønsrapporten til begge operatører.

Den hidtidige operatør kan efter modtagelsen af rapporten vælge at udbedre de mangler, der har givet anledning til mindrepriser. Udbedringen skal være foretaget og meddelelse herom sendt til den kommende operatør senest 14 dage inden overtagelsestidspunktet. I modsat fald indgår manglen som en mindrepris.

8.4 Merpriser og mindrepriser

Ved syn og skøn skal der ikke tages stilling til selve prisen for bussen. Der skal derimod fastlægges en mer- eller mindrepris, som tager hensyn til, om bussens vedligeholdelsesstandard i forhold til dens alder vurderes som værende over eller under middel. Mer- eller mindreprisen skal i princippet modsvare forventede mindre eller større driftsudgifter for den nye operatør.

Der gives ikke merbetaling for ekstraudstyr, der ikke er indgået særlig aftale om.

Ekstraudstyr, der er i bussen på vurderingstidspunktet, må ikke fjernes inden overdragelsen. Dette gælder dog ikke møntbord.

Der gives ikke fradrag for manglende donkraft og reservehjul.

8.5 Busrapport

Busnr _____

Basisoplysninger (udfyldes af ejeren)

Navn _____ Adresse _____

Postnr. _____ By _____ Tlfnr. _____

Kontaktperson _____

Bustype _____

Chassisfabrikat _____

Karosserifabrikat _____

Registreret første gang _____

Nuværende reg. nr. _____ Stelnummer _____

Motortype _____ Brændstof _____

Gearkassetype _____

Km-tæller viser _____ Kørt i alt km _____

Dato for sidste syn _____

Hovedreparation af motor foretaget: _____ ja _____ nej
(hvis ja bedes dokumentation vedlægges)

Gearkasse kørt i alt efter evt. hovedreparation _____ km

Følgende dele på bussen er ejer bekendt med som værende defekte og/eller kun delvis fun-
gerende: _____

Dato: / Underskrift: _____

8.6 Syn og skønsrapport

8.6.1 De enkelte punkter i synsrapporten

Nedenfor gennemgås de enkelte punkter i synsrapporten. I skemaet er det ved skravering angivet, om der under det enkelte punkt kan blive tale om mer- og/eller mindrebetalning. Beløbene skal være inklusiv moms.

- Pkt. 1. Karosseriskader. Her anføres også større laks-kader ud over naturlig slitage. Mindre- prisen er den skønnede udgift til udbedring.
- Pkt. 2. Frontrude. Mindre- pris ved stenslag i viskerfeltet og ved revner i ruden – beløbet er omkostningen ved udskiftning.
- Pkt. 3. Sideruder. Mindre- pris ved punkterede termoruder – beløbet er omkostningen ved udskiftning.
- Pkt. 4. Lygteglas. Mindre- pris ved revner og skader – beløbet er omkostninger ved udskiftning.
- Pkt. 5. Dæk. Det anføres for hvert enkelt hjul, om der er tale om nye (n) eller regummierede (r) dæk. Slidbanen anføres i procent af ny. Der gives kun merpris, hvis samtlige dæk har mindst 75% af slidbanen. Merprisen er i så tilfælde 8.000 kr.
- Pkt. 6. Stolebetræk. Der gives merpris, hvis betrækket er nyt (under ét år), ensartet og uden skader. Mindre- prisen svarer til udgiften til udskiftning eller reparation af skader.
- Pkt. 7-9. Gulv, sider og loft. Mindre- prisen svarer til reparationsudgiften for skader.
- Pkt. 10. Motor. Der gives merpris for en ny motor eller en hovedreparation, som har omfattet mindst stempler, foringer, lejer, brændstofpumpe, vandpumpe og starter (eller efter vurdering). Beløbet er 100.000 kr., der afskrives lineært over 200.000 km fra det tidspunkt, hvor udskiftningen/hovedreparationen er foretaget. Ny motor/hovedreparation skal dokumenteres.
- Pkt. 11. Gearkasse. Der gives merpris for ombytning af gearkasse. Beløbet er 50% af regningen, afskrives lineært over 100.000 km.
- Pkt. 12. Aksler (kardan, bagtøj, hjulophæng). Ingen specifik merpris, jf dog nedenfor.
- Pkt. 10-12. Motor, gearkasse og aksler. Der gives merpris (efter vurdering) for ringe slitage, hvis bussen har kørt et antal km på under 50% af det normale (80.000 km/året for bybus, 110.000 for regional, 70.000 for lokal).

Bemærkninger. Her noteres bl.a. det ekstraudstyr, som bussen har på vurderingstidspunktet.

8.6.2 Vurderingsskema

Skema for syn og skøn ved overtagelse af bus**Udvendigt karrosseri**

- | | | |
|---------------------|-----------------|-----------------|
| 1. Karrosseriskader | | |
| 2. Frontrude | | |
| 3. Sideruder | | |
| 4. Lygteglas | | |
| 5. Dæk | HF | VF |
| | n/r _____ % | n/r _____ % |
| | HB | VB |
| | n/r _____ % (i) | n/r _____ % (i) |
| | n/r _____ % (y) | n/r _____ % (y) |

Merpris	Mindrepris

Indvendigt karrosseri

6. Stolebetræk
7. Gulv
8. Sider
9. Loft

Teknik

10. Motor
11. Gearkasse
12. Aksler
13. I alt (pkt. 1-13)

For de punkter under 1-12, hvor der er angivet mer- eller mindrepris, beskrives årsagen på side 2.

Skal synes inden overdragelse

Bemærkninger:

Underskrift:

Vurderingsmand for sælger

Vurderingsmand for køber

8.7 Købekontrakt mellem hidtidig operatør og ny operatør

Købekontrakt

Mellem underskrevne Sælger

og Køber

er indgået følgende aftale vedrørende overdragelse af de busser som sælger hidtil har anvendt til kørsel for Trafikselskabet Movia.

Genstand for overdragelsen

§ 1

Overdragelsen omfatter _____ busser, der er nærmere beskrevet i bilag 1 til nærværende købekontrakt.

Busserne overtages i god og funktionsdygtig stand med fulde tanke inkl. alt eventuelt monteret ekstraudstyr, som det er aftalt, at køber overtager.

Bussernes pris fremgår ligeledes af bilag 1.

Overdragelsen omfatter også udstyr leveret af Trafikselskabet Movia, som fx billetteringsudstyr og IT-udstyr. Det nævnte udstyr fremgår af bilag 2 til købekontrakten. Det pågældende udstyr prisfastsættes ikke, da det fortsat er Trafikselskabet Movias ejendom.

§ 2

Uanset forudgående afholdt syn og skøn i tilknytning til prissætningen af de overtagne busser, forbeholder køber sig ret til senere at rejse krav over for sælger på grund af mangler ved de overtagne busser, der ikke blev konstateret ved eventuelt syn og skøn.

Et sådant krav skal rejses inden 4 uger efter overtagelsesdagen.

Efter udløbet af reklamationsfristen har sælger intet ansvar for fejl og mangler - herunder skjulte fejl og mangler - af nogen art bortset fra vanhjemmel, jf. § 3.

§ 3

Sælger indestår for, at busserne er sælgers ejendom og i øvrigt ubehæftede.

Overdragelsesdag

§ 4

Busserne overtages pr. den _____ ved kørselssophør eller efter aftale.

Overtagelsesstedet er hos sælger.

Købesummen

§ 5

Købesummen udgør i alt kr.: _____

Købesummen er specificeret i bilag 1 til nærværende købekontrakt.

Der betales ikke moms af overdragelsessummen, idet køber samtidig overtager kørsel. Se endvidere § 10.

Købesummens betaling

§ 6

Købesummen deponeres af køber senest 4 bankdage inden overtagelsesdagen i sælgers pengeinstitut.

Den deponerede købesum - med fradrag af 50.000 kr. pr. bus - frigives tidligst på overtagelsestidspunktet og senest 5 bankdage efter overtagelsesdagen mod sælgers pengeinstituts indeståelse for, at busserne er ubehæftede i pengeinstituttet, jf. § 3, samt under forudsætning af, at busserne er i samme stand, bortset fra naturlig slitage, som på tidspunktet for forudgående afholdt syn og skøn.

Senest 4 uger efter overtagelsesdagen frigives de tilbageholdte 50.000 kr. pr. bus under forudsætning af, at der ikke er indgivet krav om udbedring af fejl og mangler.

Renter af deponerede beløb frem til overtagelsestidspunktet, tilfalder køber. Renter efter overtagelsestidspunktet tilfalder sælger.

Omregistrering

§ 8

De overtagne busser omregistreres af køber. Omregistreringen finder sted senest 1. hverdag efter overtagelsen. Udgift til omregistrering betales af køber.

Sælger skal sikre, at busserne kan omregistreres uden syn.

Forsikringer

§ 9

Køber overtager ikke sælgers forsikringer.

Køber er ansvarlig over for sælgers eventuelle omkostninger i forbindelse med skader opstået fra overtagelsestidspunktet og frem til omregistrering har fundet sted.

Momsreguleringsforpligtelser

§ 10

Sælgers eventuelle momsreguleringsforpligtelse er køber uvedkommende. Momsreguleringsforpligtelsen overdrages dog så vidt mulig til køber, jf. bestemmelserne i momslovens § 43, stk. 3, nr. 5, og momsbekendtgørelsens §19.

Omkostninger

§ 11

Omkostningerne til stempeling og oprettelse af nærværende købekontrakt afholdes af køber.

Hver af parterne afholder i øvrigt eventuelle omkostninger til egne rådgivere.

Tvister

§ 12

Parternes uoverensstemmelser, der ikke kan bilægges ved forhandling, kan af hver af parterne begæres afgjort ved voldgift efter dansk ret. Voldgiftsrettens afgørelse er bindende for parterne.

Voldgiftsretten består af 3 medlemmer. Formanden udpeges på begæring af en af parterne af præsidenten for Østre Landsret. Hver af parterne udpeger en voldgiftsmand. Voldgiftsmændene skal udpeges og anmeldes til formanden senest 14 dage efter, at denne er udpeget. Foreligger en sådan anmeldelse ikke, vælger formanden voldgiftsmanden.

Voldgiftsretten fastlægger selv proceduren for behandlingen af den enkelte sag. Sagen skal dog optages til kendelse så vidt muligt senest 12 uger efter rettens nedsættelse.

Voldgiftsretten kan på en af parternes begæring indhente fornødne sagkyndige erklæringer.

Voldgiftsretten fastsætter selv sit honorar og tager stilling til, hvordan dette skal fordeles mellem parterne.

Voldgiftsretten kan derudover pålægge den ene part at svare den anden parts omkostninger.

Sælger:

Køber: