



# Udbudsbetingelser

T2 – Udbud af tele- og servicebuskørsel i hovedstadsområdet

Kørselsaftaler  
**Trafikselskabet Movia**  
Marts 2009

**INDHOLDSFORTEGNELSE**

<b>Indledning</b> .....	<b>5</b>
Telebusbetjening .....	5
Servicebusbetjening .....	5
<b>1. Udbudets omfang</b> .....	<b>6</b>
1.1 Udbudsenheder .....	6
1.2 Afregningsvognplaner .....	16
1.3 Driftsvognplaner .....	16
1.4 Køreplantimer og ophold .....	16
<b>2. Afgivelse og vurdering af tilbud</b> .....	<b>18</b>
2.1 Afgivelse af tilbud .....	18
2.2 Spørgsmål til udbudsmaterialet.....	20
2.3 Vurdering af tilbud .....	20
<b>3. Bydere</b> .....	<b>22</b>
<b>4. Busmateriel og miljøforhold</b> .....	<b>22</b>
4.1 Busmateriel.....	22
4.2 Busdesign.....	23
4.3 Miljøforhold .....	23
<b>5. Anlæg, lokaler og bestillingskontor</b> .....	<b>24</b>
<b>6. Movias krav vedrørende IT-systemer</b> .....	<b>25</b>
6.1 Generelt.....	25
6.2 IT-systemer.....	26
<b>7. Movia-information og reklamer</b> .....	<b>27</b>
7.1 Movia-information .....	27
7.2 Reklamer .....	27
<b>8. Kontraktperiode og kontraktindgåelse</b> .....	<b>29</b>
8.1 Forlængelse af kontraktperioden (option for Movia) .....	29
8.2 Kontraktindgåelse.....	29
<b>9. Oplysningspligt</b> .....	<b>30</b>
9.1 Generelt.....	30
9.2 Operatørens oplysningspligt ved driftsuregelmæssigheder mv .....	30

9.3 Operatørens oplysningspligt i forbindelse med kundehenvendelser .....	31
9.4 Operatørens oplysningspligt ved kontraktudløb.....	31
9.5 Regelmæssige passagertællinger.....	31
<b>10. Ændringer i kørselsomfanget i kontraktperioden .....</b>	<b>32</b>
10.1 Ændringer i antal køreplantimer .....	32
10.2 Ændringer i driftsbusantal i kontrakter med mere end 5 busser .....	33
10.3 Ændringer for driftsbusantal i kontrakter med mellem 1 og 5 busser .....	33
10.4 Køreplanskift.....	33
10.5 Optimering af busantal .....	34
10.6 Ændring i betaling og ruter, ekstra- og dubleringskørsel samt andre forhold .....	34
<b>11. Betaling.....</b>	<b>34</b>
11.1 Betalingsbetingelser i forbindelse med afregning af kontraktbetalingen.....	34
11.2 Betalingsbetingelser i forbindelse med udgået kørsel .....	35
<b>12. Regulering af betalingen.....</b>	<b>36</b>
12.1 Regulering af de månedlige satser .....	36
12.2 Beregning af faktorer til regulering af de køreplantimeafhængige omkostninger .....	39
<b>13. Aktindsigt – Offentliggørelse .....</b>	<b>42</b>
<b>14. Misligholdelse, tvistløsning og øvrige juridiske bestemmelser .....</b>	<b>43</b>
<b>15. Sikkerhedsstillelse .....</b>	<b>43</b>
<b>16. Virksomhedsoverdragelse.....</b>	<b>43</b>
16.1 Lønmodtagernes retsstilling ved virksomhedsoverdragelse .....	43
16.2 Forretningsgang og vilkår i forbindelse med virksomhedsoverdragelse .....	44
<b>17. Personaleforhold .....</b>	<b>44</b>
17.1 Arbejdsmiljø.....	44
17.2 Chaufføruddannelse.....	46
17.3 Information til chaufførerne .....	48
<b>18. Krav til drifts- og trafikstyring .....</b>	<b>48</b>
18.1 Drifts- og trafikstyring ved forskellige trafikale forhold .....	49
18.2 Øvrigt .....	50
<b>19. Kvalitetsstyring.....</b>	<b>50</b>
<b>20. Busoverdragelse ved kontraktudløb .....</b>	<b>51</b>

<b>Bilagsfortegnelse.....</b>	<b>52</b>
Bilag 1 Kvalitetsstyring .....	54
Bilag 2 Krav og ønsker til busmateriellet .....	55
Bilag 3 Movias krav og vilkår for IT-udstyr .....	60
Bilag 4 Garanti.....	79
<b>KONTRAKT.....</b>	<b>80</b>

## **Indledning**

Trafikselskabet Movia, i det efterfølgende kaldet Movia, udbyder i dette udbud ca 41.000 køreplantimer pr. år med telebusser og ca 3.000 køreplantimer pr. år med servicebusser. Kørslen kan udføres med 10 telebusser og 2 servicebusser. Den udbudte kørsel foregår i hovedstadsområdet og er fordelt på 4 udbudsenheder.

### **Telebusbetjening**

Telebuskørsel er behovsreguleret personbefordring, hvor princippet er, at bussen kun kører, hvis der er behov for den pågældende kørsel. Telebuskørslen sker efter forudgående telefonbestilling og/eller som faste ture uden krav om bestilling, når flere kunder har samme kørselsbehov samtidigt.

Telebuskørsel er et indarbejdet koncept og et tilbud til borgerne i landområder, der ikke har andre busforbindelser. Kunder, der har mulighed for at bruge "almindelige" busser, betjener Movia normalt ikke med telebus.

I bymæssig bebyggelse sker af- og påstigning ved Movias eksisterende stoppesteder. I den øvrige del af telebusområdet køres så vidt muligt fra/til dør eller fra/til aftalte steder, dog ikke ad markveje og lignende.

Telebuskørslen udføres med mini/midibusser, der også er indrettet til kørsel med kørestolsbrugere. For at give kunderne en ensartet og god service findes særlige retningslinjer for telebuskørsel, herunder frister for bestilling af ture, betjening af større grupper mv. Disse retningslinjer fremgår af Movias telebuskøreplaner.

Movia lægger vægt på, at operatøren har erfaring i behovsreguleret personbefordring og besidder et solidt geografisk kendskab til området. Derudover skal chaufførerne yde en ekstra service, udvise konduite og samtidig have flair for turplanlægning, gennemførelse af ture samt telefonservice. En god telefonservice indebærer, at kunden altid får hurtig og korrekt besked.

Movia har indgået aftale med kommunen om også at løse visse af kommunens kørselsforpligtelser. Der er hovedsageligt tale om integreret skole og ældrekørsel, og disse ture vil ikke være omfattet af reglerne for telebuskørsel. Der kan derfor være behov for at følge skoleelever over vejen, yde ekstra service ved at følge til dør/læge, og der kan her forekomme kørsel ad markveje.

### **Servicebusbetjening**

Servicebuskørsel er et supplement til det almindelige kollektive trafikudbud i by- og forstadsområder. Servicebuslinjer henvender sig primært til befolkningsgrupper, der sætter nærhed til rejsemålet (kort gangafstand) højere end høj rejsehastighed og lav frekvens.

Servicebuskørsel giver kunder, der ikke – eller vanskeligt – har mulighed for at benytte den almindelige kollektive trafik, en mulighed for selv at klare transportbehov til eksempelvis lægehus, posthus, apotek, indkøbscenter og bank. Kørslen er tilrettelagt efter dette og foregår stort set kun i dagtimerne.

Servicebusserne er indrettet således, at gangbesværede, kørestolsbrugere, andre bevægelseshæmmede samt personer med barnevogne nemt kan komme ind og ud af busserne. Bussen kan benyttes af alle.

I forbindelse med servicebuskørsel lægger Movia vægt på, at bussen kører regelmæssigt uden forsinkelser og udgåede ture, idet brugerne af bussen overvejende er ældre og gangbesværede, der er

særdeles afhængige af bussens præcision og stabilitet. Samtidig er brugerne ofte afhængige af chaufførens hjælp ved ind- og udstigning af bussen, hvorfor det ligeledes er vigtigt, at chaufførerne er rutinerede og har flair for god kundeservice, og at det overvejende er de samme faste chauffører, der betjener de enkelte linjer.

## 1. Udbudets omfang

Udbudsmaterialet tager, med nogle få undtagelser, udgangspunkt i linjernes nuværende ruteføring og køreplan. Køreplanerne kan findes på Movias hjemmeside [www.moviatrafik.dk](http://www.moviatrafik.dk).

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

På telebuslinjer forestår operatøren den daglige planlægning og udførelse af kørslen, med løbende kontakt til skoler. Operatøren, kommunen/skoler og Movia udveksler regelmæssigt erfaringer relateret til kørselsaftalerne.

Til brug for tilbudsgivningen indgår der for udbudsenhederne afregningsvognplaner og afregningsark. Vognplanerne kan blive ændret frem til kontraktstart.

Afregningsark samt vognplaner både som tekstfil og HASTUS-fil (HASTUS er Movias køreplanlægningssystem) kan findes under menupunktet *Udbudsmateriale* på udbudshjemmesiden:

[https://www.ethics.dk/asp4/tender/movia\\_0402\\_20090310.nsf](https://www.ethics.dk/asp4/tender/movia_0402_20090310.nsf)

Her findes ligeledes vejledninger til læsning af disse.

### 1.1 Udbudsenheder

T2 er opdelt i 4 udbudsenheder, som er uddybet nedenfor:

Enhed	Vognplan	Linjenr.	Køreplantimer pr. normalår	Samlet buskrav for de enkelte enheder		Bemærkninger
				Antal	Kapacitet - personer	
1	820	820	9.100	2	14	
2	844	844	2.800	2	30	Servicebusser, lavgulv eller laventré
3	629	629/829	23.000	6	22-28	Option på en bus mere og 1.325 timer pr. år
	816	816				
	817	817				
4	818	818	9.200	2	??	
			44.100	12		

### 1.1.1 Udbudsenhed 1. Vognplan 820

Samlet driftsomfang for et standardår (afrundet) til brug ved tilbudsgivning:

#### 9.100 køreplantimer

##### Uddybende oplysninger

Linje 820 er en sammenlægning af de nuværende telebuslinjer 820 og 821. Den nye telebuslinje 820 betjener landområderne i hele Fredensborg Kommune i følgende tidsrum:

- Hverdage: kl. 7:15 – 22:45
- Lørdage: kl. 9:15 – 23:45
- Søn- og helligdage: kl. 9:15 – 22:45

I dagtimerne mandag – lørdag indtil 19:45 har telebussen faste afgangene både fra Fredensborg st. og Kokkedal st. hver time i minuttal 15. I disse tidsrum køres med to busser. De faste afgangene kan benyttes uden forudbestilling. Ruten planlægges efter, hvor passagerne, som møder op på de to stationer, skal hen, samt efter hvor passagerer, som har bestilt bussen, skal hentes.

Om aftenen alle dage samt på søn- og helligdage kører telebussen uden faste afgangene, idet alle ture skal bestilles på forhånd. I disse tidsrum køres med en enkelt bus.

Kort over det område, som telebuslinje 820 betjener, kan ses på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Kørslen kan udføres med to driftsbusser med en kapacitet på ca. 14 personer. Hertil kommer reservebusmateriel.

*Driftsomfang pr. normaluge (uge 4)*

Ugedag	Tidsinterval	Timer	Timer i alt	Bustal
Mandag	6.00-18.00	21,50	28,00	2
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	6,50		
Tirsdag	6.00-18.00	21,50	28,00	2
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	6,50		
Onsdag	6.00-18.00	21,50	28,00	2
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	6,50		
Torsdag	6.00-18.00	21,50	28,00	2
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	6,50		
Fredag	6.00-18.00	21,50	28,00	2
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	6,50		
Lørdag	6.00-14.00	9,50	25,00	2
	0.00-6.00 og 14.00-24.00	15,50		
Søndag	6.00-18.00	8,75	13,50	1
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	4,75		

Køreplantimer i alt i uge 4	178,50
Tillægstid i uge 4	11,25
Vægtede køreplantimer i uge 4, jf. afsnit 12	19.316,25

Timer, km og andre detailoplysninger fremgår af T2 afregningsark.xls.

*Vognplaner, løb og ture for denne udbudsenhed (HASTUS-fil):*

0820 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0820Hverdag.V01)

0820 1 2009-08-01 2010-07-31 Lørdag.txt (0820Lørdag.V01)

0820 1 2009-08-01 2010-07-31 Søndag.txt (0820Søndag.V01)

Filerne kan downloades på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Pauselokaler**Kokkedal st.**

Etageareal:	90 m <sup>2</sup>
Andre brugere:	150S, 377, 500S
Skønnede driftsudgifter pr. år:	100.000
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	5%



### 1.1.2 Udbudsenhed 2. Vognplan 844

Samlet driftsomfang for et standardår (afrundet) til brug ved tilbudsgivning:

#### 2.800 køreplantimer

##### Uddybende oplysninger

Linje 844 er en nyoprettet servicebuslinje, som betjener Fredensborg, Humlebæk, Nivå og Kokkedal. Linjen kører på hverdage fra ca. kl. 9 til ca. kl. 16.

Kort over servicebuslinje 844 kan ses på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Kørslen kan udføres med to driftsbusser med en kapacitet på min. 25 personer. Hertil kommer reservebusmateriel.

*Driftsomfang pr. normaluge (uge 4)*

Ugedag	Tidsinterval	Timer	Timer i alt	Bustal
Mandag	6.00-18.00	10,97	10,97	2
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	0,00		
Tirsdag	6.00-18.00	10,97	10,97	2
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	0,00		
Onsdag	6.00-18.00	10,97	10,97	2
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	0,00		
Torsdag	6.00-18.00	10,97	10,97	2
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	0,00		
Fredag	6.00-18.00	10,97	10,97	2
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	0,00		
Lørdag	6.00-14.00	0,00	0,00	0
	0.00-6.00 og 14.00-24.00	0,00		
Søndag	6.00-18.00	0,00	0,00	0
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	0,00		

Køreplantimer i alt i uge 4	54,84
Tillægstid i uge 4	9,50
Vægtede køreplantimer i uge 4, jf. afsnit 12	5.483,50

Timer, km og andre detailoplysninger fremgår af T2 afregningsark.xls.

*Vognplaner, løb og ture for denne udbudsenhed (HASTUS-fil):*

0844 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0844Hverdag.V01)

Filerne kan downloades på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*.

### Specielle forhold

Det overvejes at udnytte de to busser på servicebus 844 til kørsel i morgenmyldretiden (fra ca. kl. 6 om morgenen og indtil servicebussens driftsstart) på nogle af de ordinære buslinjer i Fredensborg Kommune.

Det overvejes ligeledes at udvide kørslen med servicebussen til også at omfatte dagtimerne på lørdage samt søn- og helligdage.

Køreplantepriserne vil – hvis ovenstående bliver iværksat – blive reguleret efter faktorerne for dag- og døgnfordeling, jf. afsnit 12.

### Pauselokaler

#### **Kokkedal st.**

Etageareal:	90 m <sup>2</sup>
Andre brugere:	150S, 377, 500S
Skønnede driftsudgifter pr. år:	100.000
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	5%

Efter aftale med Fredensborg Kommune vil det være muligt at benytte toilet og kantine på Fredensborg Rådhus.

### 1.1.3 Udbudsenhed 3. Vognplaner 629 – 816 – 817

Samlet driftsomfang for et standardår (afrundet) til brug ved tilbudsgivning:

#### **23.000 køreplantimer**

#### Uddybende oplysninger

**Linje 816** Telebuskørsel med 2 busser i hele den gamle Hvalsø Kommune. Ud over telebuskørselen er der køreplanlagte ture til skoler samt bestillingskørsel til institutioner.

- Hverdage mellem kl. 10:00 og 12:00
- Mandage og torsdage desuden kl. 14:30 – 15:30.

**Linje 817** Telebuskørsel i hele den gamle Bramsnæs Kommune med én bus.

- Hverdage mellem kl. 04:30 og 0:15
- Lørdage kl. 6:00 – 0:15
- Søndage kl. 07:00 – 0:15.

Der er 4 køreplanlagte ture morgen, mens resten er telebuskørsel, som overvejende er tilrettelagt som kørsel på faste tidspunkter (hver time) fra Kr. Hyllinge med korrespondancer til/fra buslinje 229E og 239.

**Linje 629/829** En del køreplanlagt kørsel i dagtimerne på hverdage i området Osted – Lejre – Gevninge – Roskilde. Øvrig tid køres som telebus i hele den gamle Lejre Kommune og nærmeste omegn.

- Hverdage mellem kl. 19:00 og 0:30
- Lørdage og søndage kl. 8:30-0:30.

Kørslen kan udføres med 6 driftsbusser med en kapacitet på 22-28 personer. Hertil kommer reservemateriel.

*Driftsomfang pr. normaluge (uge 4)*

Ugedag	Tidsinterval	Timer	Timer i alt	Bustal
Mandag	6.00-18.00	67,02	83,15	6
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	16,13		
Tirsdag	6.00-18.00	67,02	83,15	6
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	16,13		
Onsdag	6.00-18.00	67,02	83,15	6
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	16,13		
Torsdag	6.00-18.00	67,02	83,15	6
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	16,13		
Fredag	6.00-18.00	65,77	81,90	6
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	16,13		
Lørdag	6.00-14.00	13,50	34,25	2
	0.00-6.00 og 14.00-24.00	20,75		
Søndag	6.00-18.00	20,00	32,75	2
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	12,75		

Køreplantimer i alt i uge 4	481,50
Tillægstid i uge 4	34,92
Vægtede køreplantimer i uge 4, jf. afsnit 12	51.499,98

Timer, km og andre detailoplysninger fremgår af T2 afregningsark.xls.

*Vognplaner, løb og ture for denne udbudsenhed (HASTUS-fil):*

0816 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0816Hverdag.V01)  
 0816f 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0816fHverdag.V01)  
 0817 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0817Hverdag.V01)  
 0817f 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0817fHverdag.V01)  
 0817 1 2009-01-11 2009-12-12 Lørdag.txt (0817Lørdag.V01)  
 0817 1 2009-01-11 2009-12-12 Søndag.txt (0817Søndag.V01)  
 0629 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0629Hverdag.V01)  
 0629f 2 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0629fHverdag.V02)  
 0629 1 2009-01-11 2009-12-12 Lørdag.txt (0629Lørdag.V01)  
 0629 1 2009-01-11 2009-12-12 Søndag.txt (0629Søndag.V01)

Filerne kan downloades på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Option

Som en option ønskes tilbud på kørsel med yderligere 1 bus på linje 816 til Trællerupskolen morgen samt supplerende kørsel i Hvalsø-området om formiddagen.

På skoledage kører den en køreplanlagt tur kl. 07:30 – 08:00. Øvrig tid indtil kl. 13:00 er bussen forstærkning for den lokale kørsel - især til ældrecentret – samt er til rådighed for telebuskørsel i

Hvalsøområdet. I alt et kørselsomfang på ca. 1.325 køreplantimer pr. år. Optionen kan tages af Movia senest den 31. december 2009 med driftsstart for bussen senest 4 måneder herefter.

*Driftsomfang pr. normaluge (uge 4)*

Ugedag	Tidsinterval	Timer	Timer i alt	Bustal
Mandag	6.00-18.00	5,50	5,50	1
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	0,00		
Tirsdag	6.00-18.00	5,50	5,50	1
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	0,00		
Onsdag	6.00-18.00	5,50	5,50	1
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	0,00		
Torsdag	6.00-18.00	5,50	5,50	1
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	0,00		
Fredag	6.00-18.00	5,50	5,50	1
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	0,00		
Lørdag	6.00-14.00	0,00	0,00	0
	0.00-6.00 og 14.00-24.00	0,00		
Søndag	6.00-18.00	0,00	0,00	0
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	0,00		

Køreplantimer i alt i uge 4	27,50
Tillægstid i uge 4	2,50
Vægtede køreplantimer i uge 4, jf. afsnit 12	2.750,00

Timer, km og andre detailoplysninger fremgår af T2 afregningsark.xls.

*Vognplaner, løb og ture for denne udbudsenhed (HASTUS-fil):*

0816x 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0816xHverdag.V01)

0816xf 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0816xfHverdag.V01)

Filerne kan downloades på udbudshjemmesiden under "Udbudsmateriale".

### Specielle forhold

Lejre Kommune har en målsætning om at tilbyde et mere ensartet telebustilbud i kommunens landdistrikter. Af flere årsager er den heraf følgende omfordeling af kørslen endnu ikke foretaget, men det må påregnes, at den vil finde sted i 2010.

Det overvejes, at lade linje 817 køre nat efter fredag og lørdag på linje 817 i direkte forlængelse af den eksisterende kørsel. Denne kørsel overvejes udført med faste afgangstider fra Kr. Hyllinge og Lindenberg Kro med forbindelse fra linje 239 og natbus 98N og vil have et omfang på ca. 4 køreplantimer pr. nat, dvs. ca. 425 køreplantimer pr. normalår.

Køreplantimepriserne vil – hvis ovenstående bliver iværksat – blive reguleret efter faktorerne for dag- og døgnfordeling, jf. afsnit 12.

Pauselokaler**Hvalsø st.**

Etageareal:	32 m <sup>2</sup>
Andre brugere:	218, 219, 220, 230, 232
Skønnede driftsudgifter pr. år:	35.000
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	10%

**Roskilde st.**

Etageareal:	140 m <sup>2</sup>
Andre brugere:	93N, 98N, 123, 210, 212, 213, 215, 216, 226, 227, 229E, 230, 232, 234, 239, 358, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 852, 853, 855.
Skønnede driftsudgifter pr. år:	180.000
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	5%

Toiletforhold**Kirke Hyllinge st.**

Etageareal:	Sugetoilet
Andre brugere:	218, 219, 221, 224, 227
Skønnede driftsudgifter pr. år:	15.000
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	10%

**Lejre**

Uoff. toilet

### 1.1.4 Udbudsenhed 4. Vognplan 818

Samlet driftsomfang for et standardår (afrundet) til brug ved tilbudsgivning:

#### 9.200 køreplantimer

##### Uddybende oplysninger

**Linje 818** Telebuskørsel i den sydlige del af Frederikssund Kommune, der ligger på Hornsherred.

På skoledage køres med 2 busser, på øvrige dage, lørdage og søndage køres med én bus.

Linje 818 betjener området i følgende tidsrum:

- Hverdage: (bus 1) kl. 4:45 – 24:15
- Skoledage: (bus 2) kl. 7:00 – 19:00
- Lørdage: kl. 6:00 – 24:15
- Søndage: kl. 7:30 – 24:15

Der er køreplanlagte morgenture (almindelig rutekørsel og skolebuskørsel), hjemkørsel af skoleelever foregår sammen med den almindelige telebuskørsel, som er tilrettelagt med faste afgangstidspunkter (hver time), for at opnå korrespondance til/fra buslinje 229E og 239.

*Driftsomfang pr. normaluge (uge 4)*

En normaluge er opgjort som 1 mandag, 1 tirsdag, 1 onsdag, 1 torsdag, 1 fredag, 1 lørdag og 1 søndag.

Ugedag	Tidsinterval	Timer	Timer i alt	Bustal
Mandag	6.00-18.00	23,00	31,50	2
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	8,50		
Tirsdag	6.00-18.00	23,00	31,50	2
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	8,50		
Onsdag	6.00-18.00	23,00	31,50	2
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	8,50		
Torsdag	6.00-18.00	23,00	31,50	2
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	8,50		
Fredag	6.00-18.00	23,00	31,50	2
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	8,50		
Lørdag	6.00-14.00	8,00	18,25	1
	0.00-6.00 og 14.00-24.00	10,25		
Søndag	6.00-18.00	10,50	16,75	1
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	6,25		

Køreplantimer i alt i uge 4 192,50

Tillægstid i uge 4 10,75

Vægtede køreplantimer i uge 4, jf. afsnit 12 20.972,50

Timer, km og andre detailoplysninger fremgår af T2 afregningsark.xls.

Vognplaner, løb og ture for denne udbudsenhed (HASTUS-fil):

0818 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0818Hverdag.V01)  
0818f 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0818fHverdag.V01)  
0818 1 2009-01-11 2009-12-12 Lørdag.txt (0818Lørdag.V01)  
0818 1 2009-01-11 2009-12-12 Søndag.txt (0818Søndag.V01)

Filerne kan downloades på udbudshjemmesiden under *Udbudsmateriale*.

### Toiletforhold

#### **Kirke Hyllinge st.**

Etageareal:	Sugetoilet
Andre brugere:	218, 219, 221, 224, 227
Skønnede driftsudgifter pr. år:	15.000
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	5%

#### **1.2 Afregningsvognplaner**

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

Afregningsvognplanerne med de specifikke vognløb leveres kun elektronisk som standardexport-filer fra køreplanssystemet HASTUS eller som tekst-filer. Disse filer kan for prækvalificerede operatører downloades under menupunktet *Udbudsmateriale* på Movias udbudshjemmeside:

[https://www.ethics.dk/asp4/tender/movia\\_0402\\_20090310.nsf](https://www.ethics.dk/asp4/tender/movia_0402_20090310.nsf)

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 i 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.

#### **1.3 Driftsvognplaner**

Hvis Movia anmoder herom, skal operatøren levere driftsvognplaner til Movia. 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. Kontrakten.

#### **1.4 Køreplantimer og ophold**

Antallet af køreplantimer pr. år er beregnet som daglig produktion pr. dagtype ganget med antallet af dage for et år, der for ovennævnte udbudsenheder er fastsat til 250 dage med hverdagsplan (200



skoledage og 50 feriedage), 50 dage med lørdagsplan og 65 dage med søndagsplan. Reduceret drift, som følge af ferie, er fratrukket køreplantimetallet.

Udbudsmaterialet indeholder vognplaner for hverdage opdelt i skoledage og feriedage, samt lørdage og søndage. Der kan være yderligere variationer af hverdagsvognplanerne (f.eks. omkring ungdomsskolekørsel og forskellige ferieperioder for uddannelsesinstitutioner), lørdagsplanerne (f.eks. Nytårsaften) og søndagsplanerne (f.eks. Juleaften), som ikke påvirker det årlige antal køreplantimer nævneværdigt. Vognplaner for disse variationer indgår ikke i udbudsmaterialet.

Operatøren afgør selv, hvor busserne skal være garageret.

#### *Opgørelse af køreplantid*

Ved køreplantid forstås den tid, der bruges på de ture, der indgår i de køreplaner, som Movia fastlægger. Hele turen medregnes som køreplantid selv om turen indeholder ophold. Ophold efter eller mellem ture og tomkørsel medregnes ikke i køreplantiden.

Ved tillægstiden forstås en størrelse, som beskriver det enkelte vognløbs effektivitet. Den bruges udelukkende til regulering af timebetalingen for de kørte køreplantimer (se definitionen af tillægstid i afsnit 12).

Køreplantid og tillægstid er oplyst under den enkelte udbudsenhed (afsnit 1.1.1 til 1.1.4) – svarende til produktionen i en normaluge (uge 4). Den oplyste køreplantid 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 2010 – gældende fra 1. januar 2010 til 31. december 2010. Reguleringen vil tage højde for ændringer, som er foretaget i køreplanen fra udbudstidspunktet og til den køreplan som er gældende i uge 4 2010. Næste regulering vil tage højde for ændringer i køreplanen for uge 4 2010 og til uge 4 2011 og vil blive foretaget i januar 2011 osv.

Principperne for udregningen af reguleringen er nærmere beskrevet i afsnit 12.

#### *Definition af ophold*

I afregningsvognplanerne fastsættes normalt minimumstider til ophold ved endestationer på 2 minutter. Disse planlagte ophold indgår dog ikke i køreplantimene og betales således ikke af Movia. Det regnes ikke som ophold, hvis bussen har forskelligt ankomst- og afgangstid ved et checkpunkt midt på en tur, og der er eller kan være kunder i bussen. Tidsintervallet mellem ovennævnte ankomst- og afgangstid indgår i køreplantimerne og betales således af Movia.

Minimumsendestationsophold, som ikke kan anvendes til pausetid, er også gældende ved endestationer, hvor der sker chafførskift.

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

Movia forudsætter, at operatøren drager omsorg for, at chaufføren inden afgang fra endestationer har mulighed for at betjene og billettere publikum i så god tid før afgang, at bussen kan afgå til tiden.

## 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 - 4 til udbudsbetingelserne
- Kontrakt
- Tilbudsblanket, inkl. skemaer til uddybning
- Driftsredegørelse

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

[https://www.ethics.dk/asp4/tender/movia\\_0402\\_20090310.nsf](https://www.ethics.dk/asp4/tender/movia_0402_20090310.nsf)

Tilbud skal afgives på dansk, ligesom al efterfølgende kommunikation, skriftlig såvel som mundtlig, under kontraktforhandling 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 kontrakten accepteres således ikke.

Der kan afgives tilbud på enkelte enheder eller kombinationer af disse. 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.

Ved afgivelse af tilbud skal anvendes den særlige tilbudsblanket, der kan downloades på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*.

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

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

Tilbud på udbudsenhed 3 skal ligeledes indeholde pris på optionen på den 3. bus på linje 816. Prisen skal angives i hhv. busafhængige omkostninger pr. måned – fra idriftsættelsen af bussen – og køreplantimeafhængige omkostninger pr. køreplantime.

Samtlige priser, der skal angives i danske kroner, skal være i prisniveau december 2008. Alle priser skal være inkl. eventuel moms og afgifter. Alle prisangivelser i nærværende udbudsmateriale er inkl. moms, med mindre andet er angivet.

Ovennævnte priser vil være udgangspunktet for de månedlige afregninger. Prisen for et normalår som automatisk udregnes på tilbudsblanketten, bruges udelukkende i forbindelse med tildeling af kontrakter.

EU har vedtaget en ændring af momssystemdirektivet, der indebærer, at leveringsstedet for erhvervsmæssig leasing af transportmidler fra den 1. januar 2010 er i kundens land. Dette betyder, at en dansk erhvervsvirksomhed, der leaser et transportmiddel, fra 1. januar 2010 altid skal betale moms af denne leasingydelse i Danmark.

Uanset tilbudet i nærværende udbud skal angives i prisniveau december 2008, skal tilbudsgiver i sin prisangivelse allerede i forbindelse med tilbudsgivningen tage højde for ovennævnte. Der vil dermed ikke i kontraktperioden blive mulighed for regulering af prisen med den begrundelse, at der skal betales moms af ovennævnte leasingydelse i Danmark.

Hvert tilbud skal ledsages af følgende skemaer:

- Skema 1: Liste over tilbudte busser
- Skema 2 (evt.): Renovering og midlertidigt materiel
- Skema 3 (evt.): Forbehold og bemærkninger, jf. nedenfor
- Skema 4: Busoplysnings-skema

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

Tilbudene skal også ledsages af:

- En driftsredegørelse, jf. nedenfor
- Tegninger af bustyper i A4-format, jf. afsnit 4
- Billeder af bussens interiør og eksteriør
- Dokumentation for brændstofforbrug (SORT-målerapport)

Hvis der tildeles kontrakt på baggrund af et kombinationstilbud, skal nedennævnte skema udfyldes. Her skal den samlede tilbudspris for tilbudet opdeles pr. udbudsenhed. Dette er udelukkende til brug for Movias fremtidige afregning med kommunerne/regionerne og har ikke nogen anden forbindelse med tilbudsprocessen, herunder vurderingen af tilbud.

Der skal udfyldes ét skema pr. kombinationstilbud, som bliver valgt.

- Skema 5: 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 skema 3 (Forbehold og bemærkninger) kan byderen i bemærkningsrubrikken angive, hvorvidt man ønsker at begrænse den kørselsmængde (udtrykt i antal busser), der eventuelt 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). Eventuelle forbehold, som ikke er anført i et sådant bilag, vil således ikke være gældende. Det kræves, at forbehold så vidt muligt prissættes.

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 udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*. Tilbudsgiveren skal udfylde alle punkter angivet i driftsredegørelsen.

Tilbud, der skal være bindende til den **1. august 2009**, indsendes på den særlige tilbudsblanket – inkl. bilag - via udbudshjemmesiden.

Fristen for afgivelse af tilbud er

**Torsdag, den 23. april 2009 kl. 12:00**

Efter dette tidspunkt er det ikke længere muligt at indsende tilbud.

## **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*, og de prækvalificerede operatører orienteres 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 prækvalificerede operatører. Spørgsmål, som ikke er fremsendt senest 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 forhandlinger og evaluering af de godkendte tilbud vil Movia vælge det økonomisk mest fordelagtige tilbud, bedømt ud fra nedenstående vægtede delkriterier:

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

De nævnte delkriterier 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.

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.

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

### **2.3.1 Delkriterier**

#### *Pris*

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

- Faste omkostninger
- Busafhængige omkostninger
- Køreplantimeafhængige omkostninger

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

Såvel basisydelse som optioner vil indgå i vurderingen.

#### *Kvalitet af drift*

Movia tager i sin vurdering af dette delkriterium udgangspunkt i det i driftsredegørelsen oplyste.

#### *Kvalitet af busmateriel*

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

- Vedligeholdelse
- Bussens emissioner
- Kapacitet
- Indretning

I bilag 2 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.

### 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. 1488 af 12. december 2007 (begge med senere ændringer), og skal have tilladelse fra Færdselsstyrelsen til erhvervsmæssig 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 Busmateriel

De busser, der anvendes til kørslen, skal være egnede til kørselsopgaven. De mere detaljerede retningslinjer fremgår af bilag 2. Endvidere skal busserne være vel vedligeholdte, rene og fremtræde præsentable i hele kontraktperioden.

Operatøren er endvidere ansvarlig for, at kørslen gennemføres efter de aftalte retningslinjer, og skal til enhver tid indsætte reservebusser i forbindelse med nedbrud eller lignende. Busser, der indsættes som reservebusser, skal have samme egenskaber, som det busmateriel, de indsættes i stedet for. Movia har til enhver tid ret til at inspicere busserne for at kontrollere deres vedligeholdelsesstand.

Tilbudsgiver anskaffer selv de drifts- og reservebusser, der skal anvendes til kørslen og er ansvarlig for, at kørslen gennemføres efter de indgåede aftaler. Operatøren skal til enhver tid kunne indsætte reservebusser og chauffører i forbindelse med nedbrud og lignende.

Skiltning af busserne skal ske efter Movias anvisninger, og der kan for visse bussers vedkommende også blive tale om skoleskilte.

For hver af de tilbudte bustyper skal indsendes busoplysningsskemaer for hvert enkelt tilbud, samt eventuelt billeder af bussens eksteriør og interiør samt miljødokumentation. Busoplysningsskemaet til dette udbud findes som skema 4 til tilbudsblanketten og kan ses til sidst i bilag 2. For hver bustype skal ligeledes vedlægges tegning. Tegningen, der viser bussernes udformning og indretning indsendes i A4-format som bilag til tilbudene. Tegninger i mål 1:20 skal kunne rekvireres af Movia med kort varsel i forhandlingsfasen.

Inden udskiftning af busser i kontraktperioden skal der ligeledes indsendes busoplysningskema. Busser, der indsættes i kontraktperioden, skal have de samme egenskaber, som de busser de erstatter.

Det skal af tilbudet fremgå hvilke reservebusser, der vil kunne indsættes ved nedbrud og lignende. Ovennævnte busoplysningskema skal også anvendes for reservebusser. Endvidere ønskes oplyst, hvor mange busser der herudover kan rådes over til evt. indsættelse ved ekstrakørsel mv. Dette angives i driftsredegørelsen.

Såfremt der tilbydes nye busser og disse ikke kan leveres fra kontraktstart, skal det angives i skema 2 til tilbudsblanketten. Det skal beskrives, hvilke busser der indsættes midlertidigt, og i hvilken periode de benyttes.

Såfremt levering og idriftsættelse ikke sker som angivet i tilbudet, reduceres den månedlige kontraktsum med **1.500 kr. pr. bus pr. driftsdøgn (gælder såvel drifts- som reservemateriel)** frem til levering sker. Der kan ikke tages forbehold for dette vilkår.

Busser, der anvendes til kørsel for Movia, kan uden for de med Movia aftalte tidsrum anvendes af operatøren til andre former for kørsel. I de med Movia aftalte tidsrum må busserne kun anvendes til kørsel for Movia.

#### **4.2 Busdesign**

Movia lægger vægt på, at samtlige bussers designmæssige udformning – såvel udvendigt som indvendigt – signalerer kvalitet og ensartethed. Movia bistår gerne den enkelte operatør med udformning af designkrav i forbindelse med indkøb af busser.

#### **4.3 Miljøforhold**

Operatøren er forpligtet til i hele kontraktperioden at medvirke til at kortlægge miljøforholdene i sin virksomhed.

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

Operatøren skal anvende Movias manual for håndtering af miljøforhold, som årligt revideres i samarbejde med operatøren. Manualen beskriver de miljøforhold og den metode, som skal anvendes til miljøkortlægningen, samt de procedurmæssige vilkår (kortlægningsperiode, afleveringsfrister mv.). Manualen rekvireres ved henvendelse til Movias Kørselsaftaleafdeling.

Kortlægning af miljøforholdene indgår i Movias udarbejdelse af "grønt regnskab" for den samlede busdrift i hovedstadsområdet. Miljøkortlægningen, udarbejdelse af "grønt regnskab" og revision af kortlægningsmanualen drøftes i Movias Miljøfaggruppe, hvori Movias og operatørens miljøansvarlige medarbejdere deltager. Miljøfaggruppen mødes efter behov.

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

## 5. Anlæg, lokaler og bestillingskontor

Operatørerne 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 driftsstart.

Der kan evt. indgås aftale om at benytte eksisterende pauselokaler/toiletter til chaufførernes ophold mod betaling.

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 opstod og hvornår det er løst.

Manglende overholdelse af ovennævnte er omfattet af Movias sanktionssystem, jf. Kontrakten.

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.)
- Reservedele til stempelautomater
- Reserveudstyr til rejsekort.

### *Særligt vedrørende telebuskørsel*

Operatøren sørger for og bekoster selv oprettelse af eventuelt bestillingskontor med særlig telefon og selvstændigt telefonnummer (70-nummer, som overtages af Movia ved kontraktudløb) og mulighed for kommunikation med de til telebuskørslen benyttede busser. Bestillingskontoret skal hverdage kl. 8:00 –



15:30 tage imod bestillinger til kørsel samme dag og op til en uge frem. Bestillingstelefonen skal, når bestillingskontoret er ubemandet, kunne omstilles til telebusserne.

Bestillingskontoret skal kunne præstere svartider på under 60 sekunder, evt. med automatisk ventesignal.

Movia forbeholder sig retten til i kontraktperioden at ændre metoden til modtagelse af bestillinger på telebuskørsel til eksempelvis elektronisk – og eventuel central – modtagelse af bestillinger.

## **6. Movias krav vedrørende IT-systemer**

### **6.1 Generelt**

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

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.

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

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

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

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.

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.

Alt IT-udstyr, som Movia har stillet til rådighed for operatøren i kontraktperioden, 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 IT-systemer**

Movia har ret til at få installeret, udskiftet og afmonteret følgende IT-systemer i operatørens busser:

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

### *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 Movia H. Busradioen skal anvendes til transmission af al 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 stempelautomater med beslag etc. til rådighed, jf. bilag 3. 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 (stempelautomat og billetmaskine) påhviler det operatøren at sikre, at dette udskiftes senest ved bussens første ankomst til den endestation, hvor chaufførerne normalt holder pause.

Chaufførens personlige billetteringsudstyr (billemaskine, møntveksler, chaufførtaske mm.) samt møntbord anskaffes og betales af operatøren. Movia er indstillet på at medvirke ved fremskaffelse af det nødvendige udstyr, jf. bilag 3.

#### *Nyt billet- og billetteringssystem (rejsekort)*

Der indføres et nyt elektronisk billet- og billetteringssystem, kaldt rejsekort, i løbet af 2008-10. Billetteringsdelen af rejsekortet indeholder dels kontaktløse chipkort, dels et nyt system til kontantbillettering. Det nye udstyr til rejsekort vil erstatte det eksisterende udstyr, inkl. stempelmaskiner, efter en kort overgang, hvor begge løsninger anvendes.

Uanset, at det ikke skulle være praktisk muligt at levere, montere og starte drift af rejsekort i alle busser fra kontraktstart, betragtes rejsekort tilbudsmæssigt som i drift fra kontraktstart.

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

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 – se dog ovenfor. Det vil almindeligvis foregå på operatørens garageanlæg. Hvis situationen tillader det kan det eventuelt foregå ved en endestation, hvor bussen holder i længere tid.

## **7. Movia-information og reklamer**

### **7.1 Movia-information**

Movia skal kunne disponere over plads i tele- og servicebusserne til anbringelse af Movias informationsmateriale. Placering aftales nærmere.

### **7.2 Reklamer**

Operatøren afgør selv, om der skal indgås aftale om reklamer indvendigt i bussen. Eventuel indtægt tilfalder operatøren.

Udvendig reklame må kun etableres efter aftale med Movia.

#### *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 børn 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, sundhedsydelse 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 sundhedsydelse og bekendtgørelse om reklame for medicinsk udstyr.

Det fremhæves, at der efter lægemiddelloven 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**

Kontrakten vil træde i kraft ved underskrift, og driftsstart forventes at blive den 9. august 2009 for udbudsenhed 1 og 2, og den 2. august 2009 for udbudsenhed 3 og 4.

For alle udbudsenheder skal der afgives tilbud på 6-årige kontrakter gældende fra driftsstart i august 2009 til efterår/vinter 2015.

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 og Kontrakten.

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 2 år. Såfremt Movia ønsker at udnytte denne option, meddeles dette mindst 6 måneder før forlængelsen træder i kraft.

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

### **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 betalingsætterne fastsættes som en

sammenvejning af tilbudspriserne for de enkelte tilbud. Satserne for de busafhængige omkostninger (sats b) sammenvejes i givet fald på grundlag af driftsbusantallet. De køreplantimeafhængige omkostninger (sats c) sammenvejes på grundlag af det kontraktfastsatte køreplantimetale.

## **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 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 forhold, der kan have eller vil 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 chaufførerne.

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, medmindre andet er aftalt.

### **9.2 Operatørens oplysningspligt ved driftsuregelmæssigheder mv**

Operatøren har pligt til straks – elektronisk - at underrette Movia Kundecenter og kommunen om alle driftsuregelmæssigheder, forsinkelser og lignende, som kan have betydning for Movias og kommunens besvarelse af forespørgsler fra kunder, pressen eller andre.

Operatøren skal indberette driftsuregelmæssigheder efter Movias anvisninger.

Ved manglende bus eller manglende chauffør: Senest samtidig med turens afgang fra garageanlæg (0 min)

Ved busnedbrud: Senest 10 min efter, at turen udgår

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

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

Sker der busnedbrud eller anden form for driftsforstyrrelser på en skoleafgang, skal operatøren informere den berørte skole inden for 15 minutter.

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

Operatøren har ansvaret for, at pludseligt opståede kapacitetsproblemer løses bedst muligt. Operatøren skal hurtigst muligt underrette Movias Trafiktjeneste om behov for ekstra- og dubleringskørsel.

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

### **9.3 Operatørens oplysningspligt i forbindelse med kundehenvendelser**

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

Henvendelser direkte til operatøren besvares af operatøren og Movia underrettes ved fremsendelse af kopi heraf og af operatørens svar.

Henvendelser direkte til operatøren af generel eller principiel karakter fremsendes til besvarelse i Movia.

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. Kontrakten. Movia kan – under særlige omstændigheder – forlænge svarfristen, hvis operatøren anmoder herom. Svarformen er for tiden fax eller e-mail, men det forventes, at der indføres et elektronisk system, hvortil operatøren kan overføre sit svar direkte.

### **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 al 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.

Manglende overholdelse af oplysningspligten, som beskrevet i dette afsnit, er omfattet af Movias sanktionssystem, jf. Kontrakten.

### **9.5 Regelmæssige passagertællinger**

Movia kræver regelmæssige passagertællinger på tele- og servicebusser.

Der tælles af- og påstigere pr stoppested/opsamlingssted på hver enkelt tur i 1 uge (mandag til søndag) pr. måned. I resterende uger opgøres kun samlet antal af- og påstigere pr tur.

Passagertællingerne indtastes af operatøren i et tælleskema, oprettet i Microsoft Excel. Skemaet og kalender over udvalgte tælleuger udarbejdes og leveres af Movia. I tilfælde af, at tælleskemaer indeholder fejl, forpligter operatøren sig straks at meddele dette til Movias afdeling for Udvikling og Rådgivning, således at fejl kan blive rettet.

Umiddelbart efter afslutning af en tælleuge indsendes de udfyldte tælleskemaer for hele ugen til Movias afdeling for Udvikling og Rådgivning. Dette foregår pr. e-mail, som vil blive oplyst efterfølgende. Ved ændring af e-mailadresser skal Movia give besked senest 14 dage inden afslutning af en tælleuge.

Udover ovennævnte regelmæssige tællinger kan der opstå behov for supplerende tællinger, der aftales særskilt.

Ved siden af ovennævnte passagertællinger skal der dagligt foretages en registrering af antal afviste passagerer. Afviste passagerer defineres som de passagerer, der inden for tidsrummene formiddag, eftermiddag eller aften ikke har fået anvist en tur på det ønskede tidspunkt eller en alternativ og accepteret tur.

Manglende opfyldelse af kravet til passagertællinger mv. er omfattet af Movias sanktionssystem, jf. Kontrakten.

## **10. Ændringer i kørselsomfanget i kontraktperioden**

### **10.1 Ændringer i antal køreplantimer**

Movia kan i hvert kalenderår ændre det aftalte antal køreplantimer 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.

Såfremt kørslen 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.

Mindre ændringer i kørsel af skolesøgende kan forekomme med minimum én måneds varsel.

Eventuelle 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 driftstilrettelæggelse. 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 "spisepause-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 køreplansskift eller efter aflevering af afregningsvognplanen, kan der indhentes "tilbud" fra operatøren på meromkostningerne ved hurtig gennemførelse af ændringerne

### **10.2 Ændringer i driftsbusantal i kontrakter med mere end 5 busser**

Det aftalte driftsbusantal 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 for driftsbusantal i kontrakter med mellem 1 og 5 busser**

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

### **10.4 Køreplansskift**

Movia kan gennemføre 4 køreplansskift om året. På nuværende tidspunkt er der køreplansskift om foråret, ved ferieperiodens start og slut samt om efteråret. Ved køreplansskift herudover - bortset fra evt. køreplansskift, der for hver udbudsenhed er anført i de generelle oplysninger i afsnit 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 køreplansskiftet 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 rotering af busmateriel inden for det samlede antal kørselsaftaler med operatøren.

### **10.6 Ændring i betaling og 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 reguleres i øvrigt som anført nedenfor i afsnit 12.

### **11.1 Betalingsbetingelser i forbindelse med afregning af kontraktbetalingen**

I det efterfølgende er betingelserne for betaling anført.

### 11.1.1 Kontraktbetaling

Den aftalte tilbudssum udbetales til operatøren bagud i månedlige rater den 10. i efterfølgende måned (hvis weekend/helligdag da førstkommande hverdag herefter), opdelt i de aftalte faste omkostninger samt bus- og køreplantimeafhængige omkostninger. I udbetalingen modregnes sanktioner i forbindelse med kvalitetsbrist, udgåede ture mv. for forrige måned, og der foretages modregning for billetkøb mv., jf. nedenfor.

Udgåede ture afregnes på baggrund af de indberetninger, som er foretaget til Movia, jf. afsnit 9.

Regulering for ikke-præsteret kørsel indgår først i betalingen i den efterfølgende måned.

### 11.1.2 Salg af rejsehjemmel

På tele- og servicebuslinjerne gælder Movias almindelige takstsystem. Kun passagerer med gyldige billetter og kort må befordres.

Samtlige indtægter for salg af rejsehjemmel tilfalder Movia.

Kunder der visiteres af kommunen kan køre med uden billet efter aftale med kommunen.

Forud for kontraktkørselens start udleverer Movia til operatøren en beholdning i form af rejsehjemmel. Operatøren forestår vederlagsfrit den videre udlevering og det løbende salg til egne chauffører. Operatøren er overfor Movia ansvarlig for den udleverede beholdning og må i tilfælde af tyveri eller lignende selv dække den fulde pålydende værdi af rejsehjemlen.

Operatøren supplerer sin billetbeholdning ved henvendelse til Movia. I den månedlige udbetaling modregnes Movias tilgodehavende til dækning af den rekvirerede supplementsbilletbeholdning i forrige måned.

Ved takstændringer tilbageleveres til Movia den gamle billetbeholdning og evt. kontanter, sammenlagt svarende til værdien af den udleverede beholdning.

Ved kontraktkørselens ophør tilbageleveres efter samme retningslinjer den af Movia udleverede beholdning.

Ved takstændringer, der må forventes at ske årligt, skal operatøren vederlagsfrit medvirke omkring de forhold, der teknisk og praktisk opstår i forbindelse hermed.

## **11.2 Betalingsbetingelser i forbindelse med udgået kørsel**

Movia er i samarbejde med vejmyndighederne ansvarlig for, at kørslen under normale forhold kan gennemføres som anført i planlagte køreplaner, og har pligt til at drøfte eventuelle afvigelser med operatøren. Med normale forhold menes normale danske vej- og vejforhold, dvs. 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. Kontrakten. Denne procent beregnes ud fra månedens udgåede kørsel opgjort i køreplantimer i forhold til den i afregningsvognplanerne 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 eventuelle kundehenvendelser, 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 eventuelt 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. Kontrakten.

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 køreplantimeafhængig 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 beregningen af den udgåede kørselsprocent.

## 12. Regulering af betalingen

### 12.1 Regulering af de månedlige satser

Det samlede reguleringsindeks er sammensat af nedenstående delindeks på følgende måde:

- 1) 12,4 % Forbrugerprisindeks (Pris6) – Diesel og smøreolie.
- 2) 7,0 % Prisindeks (Pris10) for indenlandsk vareforsyning - Maskiner og værktøj: varetransportmidler (2005 =100)
- 3) 62,8 % Lønindeks for den private sektor (ILON2 – 1. kv. 2005=100).
- 4) 3,0 % Forbrugerprisindeks i alt (Pris6)
- 5) 6,8 % Renten, den effektive obligationsrente, samtlige serier (MPK3)
- 6) 8,0 % Forbrugerprisindeks (Pris6) – Vedligeholdelse og reparation af personlige transportmidler.

---

100,0 % Total

Kilde: [www.Statistikbanken.dk](http://www.Statistikbanken.dk)

Den aftalte tilbudssum reguleres for udviklingen i reguleringsindekset fra tidspunktet for tilbudsafgivelse (prisniveau december 2008) 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.

#### *12.1.1 Acontoregulering*

Acontoregulering af betalingen for den første måned - august 2009 - foretages på baggrund af udviklingen i reguleringsindekset fra december 2008 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.

#### *12.1.2 Efterregulering*

Efterregulering forventes første gang at ske i afregningen for november 2009 gældende for månederne august og september 2009 og dernæst i afregningen for februar måned 2010 gældende for månederne oktober, november og december 2009 og så fremdeles.

Forsinkelser eller evt. tidligere udmeldinger af lønindekset kan også her betyde en forskydning af efterreguleringen til andre måneder end ovennævnte.

#### *12.1.3 Illustration af principper*

Principperne illustreres af nedenstående eksempel.

Tilbud afgivet i juni 2008-prisniveau.

Tilbud er på 100.000 kr. pr. måned.

Tabel 1 viser de faktiske indeks i de relevante måneder

Tabel 1	jun-08	sep-08	dec-08
Indeks 1	165,5	152,5	123,2
Indeks 2	90,8	91,6	93,7
Indeks 3	112,4	113,5	114,4
Indeks 4	118,8	119,1	118,2
Indeks 5	5,48	5,15	4,44
Indeks 6	138,4	139,6	140,1

Tabel 2 viser udviklingen i de i tabel 1 viste indeks, når juni 2008 sættes lig 100.

Tabel 2	jun-08	sep-08	dec-08
Indeks 1	100,00	92,15	74,44
Indeks 2	100,00	100,88	103,19
Indeks 3	100,00	100,98	101,78
Indeks 4	100,00	100,25	99,49
Indeks 5	100,00	93,98	81,02
Indeks 6	100,00	100,87	101,23

Indeks 1 (Forbrugerprisindeks (Pris6) – Diesel og smøreolie):

September 2008  $152,5 \times 100 / 165,5 = 92,15$

December 2008  $123,2 \times 100 / 165,5 = 74,44$

Tabel 3 viser udviklingen i det beregnede reguleringsindeks (juni 2008 = 100), når de forskellige indeks vægtes i forhold til udviklingen i tabel 2.

Tabel 3	jun-08	sep-08	dec-08
Indeks 1	12,40	11,43	9,23
Indeks 2	7,00	7,06	7,22
Indeks 3	62,80	63,41	63,92
Indeks 4	3,00	3,01	2,98
Indeks 5	6,80	6,39	5,51
Indeks 6	8,00	8,07	8,10
I alt	100,00	99,37	96,96

Indeks 1 (Forbrugerprisindeks (Pris6) – Diesel og smøreolie):

September 2008  $12,4 \times 92,15 / 100 = 11,43$

December 2008  $12,4 \times 74,44 / 100 = 9,23$

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 december 2008 skal reguleres i forhold til udviklingen i reguleringsindekset fra juni 2008. I december 2008 vil det sidst opgjorte og offentliggjorte indekstal for alle delindeks være september 2008.

Acontobetalingen for december 2008

$$100.000 \text{ kr.} \times 99,37 / 100 = 99.370 \text{ kr.}$$

### *Eksempel på efterregulering*

Når de faktiske indekstal for månederne oktober, november og december 2008 offentliggøres, efterreguleres betalingerne.

Efterregulering for december 2008:

Det fremgår af tabel 3, at der fra juni 2008 til december 2008 er sket et fald i reguleringsindekset.

$$100.000 \text{ kr.} \times 96,96 / 100 = 96.960 \text{ kr.}$$

Med fradrag af acontobetalingen,  $96.960 \text{ kr.} - 99.370 \text{ kr.} = -2.410 \text{ kr.}$  (endelig efterregulering)

## **12.2 Beregning af faktorer til regulering af de køreplanteafhængige omkostninger**

Movias hensigt med denne regulering er, på en ubureaukratisk og gennemsigtig måde at regulere operatøren for ændringer i sammensætningen af produktionen.

### *12.2.1 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 chaufførtidforbruget 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:

$$1 + \frac{(f1) \text{ Tillægstid i uge 4 2010}}{(e1) \text{ Køreplantimer i uge 4 2010}} = K1$$

$$1 + \frac{(f) \text{ Tillægstid oplyst i udbudsbetingelserne}}{(e) \text{ Køreplantimer oplyst i udbudsbetingelserne}}$$

### 12.2.2 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, køreplaner mm. 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) 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:

$$(100 \times \text{antal køreplantimer hverdage 06-18}) + (115 \times \text{antal køreplantimer hverdage 00-06 og 18-24}) + (100 \times \text{antal køreplantimer lørdag 06-14}) + (115 \times \text{antal køreplantimer lørdag 00-06 og 14-24}) + (150 \times \text{antal køreplantimer søndag 06-18}) + (165 \times \text{køreplantimer søndag 00-06 og 18-24}) = V$$

Den vægtede køreplantid for hver udbudsenhed fremgår af afsnit 1 og vil være udgangspunkt for fremtidige reguleringer.

Korrektionsfaktoren beregnes herefter på følgende måde:

$$\frac{V \text{ efter}}{\text{Køreplantimer efter}} = K2$$

$$\frac{V \text{ før}}{\text{Køreplantimer før}}$$

### 12.2.3 Regulering af de køreplantimeafhængige omkostninger

Satsen for de køreplantimeafhængige omkostninger, som fremgår af kontrakten, vil blive reguleret således:

Køreplantimeafhængig omkostning x K1 x K2 = ny køreplantimeafhængig omkostning.



Hvis kontrakten indeholder mere end én sats for de køreplanteafhængige omkostninger, vil alle satser blive reguleret, med den samme K1 og K2, hvilket betyder at der kun udregnes én K1 og én K2 for hver kontrakt.

#### 12.2.4 Illustration af principper

Principperne illustreres af nedenstående eksempel.

Tilbud afgivet med en køreplanteafhængig omkostning på 250,- kr.

Driftsstart i januar 2008.

Køreplantimer:	Oplyst i udbudsbetingelserne	Faktor	Eksempel Uge 4 2009
Hverdag 06-18	a: 87,83	100	a1: 85,23
Hverdag 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:

$$1+ \frac{(f1) 38,70}{(e1) 127,06} = 1,016$$

$$1+ \frac{(f) 36,70}{(e) 129,06}$$

#### Ændret dag- og døgnfordeling

$$(100 \times 85,23) + (115 \times 9,65) + (100 \times 4,30) + (115 \times 9,78) + (150 \times 15,90) + (165 \times 2,20) = V \text{ efter} = 13935,45$$

$$(100 \times 87,83) + (115 \times 10,75) + (100 \times 6,97) + (115 \times 8,78) + (150 \times 13,60) + (165 \times 1,13) = V \text{ før} = 13952,40$$

Korrektionsfaktoren beregnes herefter på følgende måde:

$$\frac{13935,45}{127,06} = 1,015$$
$$\frac{13952,40}{129,06}$$

Regulering af de køreplantimeafhængige omkostninger

Den nye sats for de køreplantimeafhængige omkostninger gældende fra januar 2009 udregnes således:

$$250,- \text{ (jf. tilbud)} \times 1,016 \times 1,015 = 257,81 \text{ (ny køreplantimeafhængig omkostning)}$$

### 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 fx den danske stat, konkurrencemyndighederne eller Europakommissionen.

Efter kontraktindgåelse vil der i henhold til EUs 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 underleverandør 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 tilbudsgiverne
- Den gennemsnitlige køreplantimepris for de indgåede kontrakter

Der kan ikke ved forbehold kræves indskrænkning i det nævnte oplysningsomfang.

Operatøren og Movia skal ved meddelelser til offentligheden, herunder udtalelser til nyhedsmediernes, 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 vedr. misligholdelse, modregninger i betalingen, tvistløsning samt en række andre juridiske bestemmelser er samlet i Kontrakten. Der kan ikke tages forbehold over for indholdet i kontrakten.

## 15. Sikkerhedsstillelse

Til sikkerhed for operatørens opfyldelse af kørselsaftalen stilles gennem anerkendt pengeinstitut/kautionsforsikringselskab en ubetinget og uigenkaldelig anfordringsgaranti på 50.000 kr. pr. driftsbus. Garantien skal stilles senest 14 dage efter Movia officielt har tildelt kørslen og den skal indestå indtil 3 måneder efter kontraktperiodens udløb, medmindre der forinden er rejst krav mod garantien.

Garantien skal udformes som anført i bilag 4.

## 16. Virksomhedsoverdragelse

### 16.1 Lønmodtagernes retsstilling ved virksomhedsoverdragelse

Det forudsættes, at de udbudte enheder er omfattet af lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse. Den tilbudsgiver, som 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, som 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 rutebilkørsel samt Tillægsoverenskomst hertil indgået mellem Arbejdsgiverforening for Kollektiv Trafik og 3F.

Er den faktiske lønanciennitet ved kontraktstart – som konsekvens af virksomhedsoverdragelsen - højere end 9 år eller lavere end 5 år, kan Movia regulere i den køreplanteafhængige 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 eventuelle lokalaftaler og kutymer i den udbudte kørsel. Tilbudsgivere kan derfor ved tilbudsgivningen forudsætte, at der ikke eksisterer lokalaftaler og kutymer, 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 de udbudte enheder 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, fx 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, som 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, som 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 afholdt 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 eventuel 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-/afspadseringstimer, 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 Arbejds miljø**

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

Det er et krav, at driften sker på en arbejdsmiljømæssig 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. 30* for transport af passagerer (marts 2008). Følgende problemområder er særligt fremhævet i miljøvejviseren:

- Risiko for ulykker
- Psykisk arbejdsmiljø
- Ergonomisk arbejdsmiljø
- Støj
- Vibrationer
- Indeklima
- Helkropsvibrationer

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, som kører for Movia, er af anden etnisk herkomst. Derfor ønsker Movia, at alle operatører, som 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 (f.eks. 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 2 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, som 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 energirigtig 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.

Følgende af Movias materialer indeholder Movias servicekrav, som skal være kendte af chaufførerne:

- Rejsehåndbogen
- Chaufførens Servicehåndbog

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.

### *Uddannelse af medarbejdere i forbindelse med indførelse af rejsekort*

Operatøren har ansvar for at alle chauffører samt 1-3 superbrugere pr. garageanlæg gennemgår en, af Movia autoriseret, uddannelse i rejsekortsystemet.

En del af uddannelsen vil foregå gennem det offentlige arbejdsmarkedsuddannelsessystem (AMU). Der kan opnås støtte til denne del af uddannelsen.

Movia har aftale med udvalgte uddannelsesinstitutioner, hvor nævnte uddannelse gennemføres. Tidsplan for afholdelse af kurser bliver lavet i samarbejde med operatøren. Uddannelsen skal ligge så tæt på driftperiodens start som muligt. Movia leverer uddannelsesmateriale og udstyr til instruktion og øvelse i betjening af rejsekort.

Uddannelsesforløb pr. superbruger er ca. to arbejdsdage og én 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, ligesom de uddannes i bl.a. oprettelse m.v. af chauffører i rejsekortsystemet samt elektronisk fejlmelding af defekt udstyr.

Operatøren har ansvaret for at samtlige chauffører og superbrugere til stadighed er tilstrækkeligt uddannede i betjening af rejsekort og er forpligtet til at sikre, at de har tilstrækkelig viden om rejsekortsystemet.

Operatøren skal efter indgåelse af kontrakten udpege personer til de konkrete roller i forbindelse med rejsekortet, fx. driftsansvarlige centralt og på den enkelte garage.

### *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.

Chauffører, der ikke er certificeret, skal certificeres inden for det 1. kontraktår. Certificerede chauffører skal recertificeres hvert 5. år. Chauffører, der ansættes i kontraktperioden, som ikke er certificeret, skal certificeres senest 6 måneder efter ansættelsen.

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.

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.

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.

For den praktiske prøve kan operatøren frit vælge samarbejdspartner/leverandør til gennemførelsen. Leverandøren skal dog godkendes (akkrediteres) af Movia. Prisniveauet i 2007/2008 har for den praktiske prøve været mellem kr. 400,- og kr. 600,- 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 kan downloades fra udbudsportalen under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Operatøren skal tilmelde chaufføren til teoretisk og praktisk prøve på [www.certificering.hur.dk](http://www.certificering.hur.dk).

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](http://www.certificering.hur.dk) eller ved henvendelse til Movias Køreplanlægning og Driftsafdeling.

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.

Manglende overholdelse af reglerne om certificering af chauffører er omfattet af Movias sanktionssystem, jf. Kontrakten.

### **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 tilgængelige 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 der er ønske om, 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.

### **18.1 Drifts- og trafikstyring ved forskellige trafikale forhold**

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 kunderne 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:

#### *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.

#### *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.

#### *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/området. 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, et væltet træ, optog og andre blokeringer af ruten samt usædvanligt vejrlig i form af isslag, snestorm mv.

#### *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.

## **18.2 Øvrigt**

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.

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 sørge for, at vognene efterses for glemte sager og for at evt. fundne sager indsamles, registreres (minimum dato, vogn og kundens navn). Penge, værdipapirer, særligt værdifulde smykker og lignende skal snarest afleveres til politiet, medens andre fundne sager kan opbevares på driftskontoret i op til 30 dage efter at kørslen har fundet sted og derefter afleveres til politiet. Forespørgsler til Movia Kundecenter om fundne sager 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.

Movias Trafiktjeneste foretager stikprøvevis kvalitetskontrol på busserne, jf. Kontrakten. Operatøren skal være villig til - efter nærmere aftale og mod betaling - at opsætte og udskifte linje- og køreplaninformation ved de stoppesteder, operatøren benytter.

Operatøren skal endvidere være indforstået med at anvende tid og stille sig til rådighed ved evt. møder med skoler, kommuner, brugergrupper mm., fx har operatøren -i samarbejde med skolerne - ansvaret for udarbejdelse af ruteplanlægning for skolekørsel ved skoleårets start.

Evt. postbefordring og/eller postkassetømning, pålagt i henhold til lovgivningen, aftales med Post Danmark A/S. Indtægten herfor tilfalder operatøren.

## **19. Kvalitetsstyring**

Movia lægger vægt på, at byderne kan sikre et højt kvalitets- og serviceniveau i driften. Det gælder blandt andet sikring af overholdelse af den planlagte drift, en god og effektiv kundebehandling og kundeservice (herunder overholdelse af aftalte afhentningstider, behagelig og høflig betjening m.m.) samt materiellets vedligeholdelse og rengøringsmæssige standard. Movia vil derfor – til brug for vurderingen af tilbudene – have redegjort for kvaliteten, jf. driftsredegørelsen. Movia vil samtidig have mulighed for at foretage stikprøvevis kundeundersøgelser.

Movia ønsker i kontraktperioden mulighed for, at der kan indgås incitamentsaftaler, der målrettet kan imødekomme kundernes ønsker til en øget kvalitet.

## **20. Busoverdragelse ved kontraktudløb**

Der kan i dette udbud ikke afgives tilbud på vilkår om busoverdragelse til ny operatør ved udløb af den aftalte kontraktperiode.

## Bilagsfortegnelse

<b>Bilag 1 Kvalitetsstyring</b> .....	<b>54</b>
1.1 Kvalitets- og kundemålinger .....	54
1.2 Måleresultater .....	54
<b>Bilag 2 Krav og ønsker til busmateriellet</b> .....	<b>55</b>
2.1 Kapacitet og siddepladser .....	55
2.2 Ind- og udstigning .....	55
2.3 Indretning af chaufførpladsen .....	55
2.4 Farve uden på bussen .....	56
2.5 Interiør og indvendigt design .....	56
2.6 Movias logo .....	56
2.7 Busnummer og operatørlogo .....	57
2.8 Indeklima .....	57
2.9 Indvendig belysning .....	57
2.10 Brændstof og emissionsreducerende udstyr .....	57
2.11 Støj .....	57
2.12 Billetteringsudstyr .....	57
2.13 Skiltning .....	57
2.14 Flag .....	57
2.15 Rengøring .....	58
2.16 Øvrigt .....	58
2.17 Busoplysningsskema .....	59
<b>Bilag 3 Movias krav og vilkår for IT-udstyr</b> .....	<b>60</b>
3.1 Tekniske specifikationer og andre forhold vedrørende IT-udstyr .....	60
3.1.1 <i>Indledning</i> .....	60
3.1.2 <i>IT-systemer</i> .....	60
3.2 Generelle krav for IT-udstyr .....	60
3.2.1 <i>Ejerskab</i> .....	60
3.2.2 <i>Grænsetilfælde</i> .....	61
3.2.3 <i>Ansvar for installation</i> .....	61
3.2.4 <i>Antal busser med IT-udstyr</i> .....	62
3.2.5 <i>Flytning af IT-udstyr i kontraktperioden</i> .....	63
3.2.6 <i>Erstatningsansvar</i> .....	63
3.2.7 <i>Driftsansvar</i> .....	63
3.2.8 <i>Vedligeholdelsesansvar</i> .....	64
3.2.9 <i>Ret til informationer</i> .....	65

3.2.10 Reklamer og video .....	65
3.2.11 Montering .....	65
3.2.12 Afmontering .....	66
3.2.13 IT-skab .....	66
3.2.14 Antennemontage .....	69
3.2.15 Kabelveje .....	69
3.2.16 Driftsmiljø .....	70
3.2.17 Støj .....	70
3.2.18 Integration med bussens el-system .....	70
3.3 Supplerende krav og vilkår for IT-systemer, der anvendes fra kontraktstart .....	71
3.3.1 Destinationsskilte .....	71
3.3.2 Højtalersystem .....	71
Gælder kun servicebusser. ....	71
3.3.3 Kombidisplay .....	72
3.3.4 Billetteringsudstyr .....	72
3.3.5 Nyt billet- og billetteringssystem (rejsekort) .....	73
3.3.6 Busradio .....	77
<b>Bilag 4 Garanti .....</b>	<b>79</b>
<b>KONTRAKT .....</b>	<b>80</b>

## **Bilag 1 Kvalitetsstyring**

### **1.1 Kvalitets- og kundemålinger**

Det er et mål for Movia til stadighed at levere et godt produkt, der lever op til kundernes kvalitetskrav.

Movia udvikler telebuskonceptet netop på baggrund af kundernes ønsker og kundernes opfattelse og oplevelse af kvaliteten. Movia skal derfor i kontraktperioden have adgang til at foretage kundemålinger i driften.

Operatøren må være indstillet på, at Movia – ved stikprøvevise kundeundersøgelser – vil bede om kundernes vurdering af den leverede kørselskvalitet. Kundeundersøgelser må forventes at indeholde spørgsmål omkring f.eks. bus-sens ind- og udvendige rengøring og vedligeholdelse samt indretning, indeklima, overholdelse af aftalte afhentningstider, chaufførens service og kundeinformation samt bestillingskontorets betjening og service.

Andre spørgsmål vil efter aftale med operatøren kunne inddrages i målingerne.

Movias Trafiktjeneste vil endvidere kunne foretage en registrering af, om objektive forhold er i orden, som for eksempel korrekt skiltning samt tilstedeværelse af linjekøreplaner og informationsmateriale.

### **1.2 Måleresultater**

Formålet med disse målinger er at følge den leverede kvalitet.

Resultaterne af eventuelle kvalitetsmålinger vil danne grundlag for den løbende dialog med operatøren om kvalitet og kvalitetsudvikling.

Resultater vil blive stillet til rådighed for operatøren til brug i eget kvalitetsarbejde. Der vil ikke blive videregivet data, som direkte kan henføres til enkeltpersoner.

Måleresultater vil desuden kunne blive anvendt i informationen af kunderne samt i Movias markedsføring. Resultater af operatørens kvalitet vil således også kunne blive offentliggjort.

## **Bilag 2 Krav og ønsker til busmateriellet**

Alle busser skal opfylde de krav til indretning og færdselssikkerhed, som myndighederne måtte stille.

Ingen busser må i kontraktperioden have en alder der gør, at busserne ikke til enhver tid fremtræder velvedligeholdte, rene, præsentable og publikumsvenlige.

Busserne skal have tilstrækkelig motorkraft og accelerationsevne, så de med fuld last uden besvær kan indgå i den øvrige trafik.

### **2.1 Kapacitet og siddepladser**

Kravene til bussernes kapacitet fremgår af afsnit 1.

Antallet af siddepladser skal være så højt som muligt og fremgå af busoplysningsskemaet.

Samtlige siddepladser skal være let tilgængelige samt have god komfort.

Movia ønsker, at flest mulige af sæderne er vendt i kørselsretningen.

Busserne skal have plads til minimum 1 kørestol. Når kørestolspladsen ikke benyttes skal pladsen kunne anvendes til en barnevogn. Plads til flere kørestole/barnevogne er et ønske.

### **2.2 Ind- og udstigning**

Bussens dørarrangement skal være tilstrækkelig dimensioneret så ud- og indstigning af bussen sker på en behagelig og komfortabel måde.

Indstigningstrin og eventuelle efterfølgende trin skal være så lave som muligt.

Trin og gulvflader skal være med fast og skridsikker belægning.

Alle telebusser skal være udstyret med lift eller rampe til lavt gulv. Evt. rampe skal være med skridsikre flader. Lift eller rampe skal sikre let og uhindret adgang for bl.a. kørestolsbrugere og kunne tåle en vægt op til 300 kg.

Servicebusser (busserne til linje 844) skal være udstyret med kørestolsrampe og adgang til et område med lavt gulv uden trin. Kørestolspladsen(-pladserne) skal befinde sig på dette lavgulvsområde.

Movia skal godkende ind- og udstigningsforholdene.

### **2.3 Indretning af chaufførpladsen**

Indretning af chaufførpladsen skal ske i samarbejde med repræsentanter for chaufførerne.

Indretningen skal overholde gældende regler "Branchevejledning om busser i rutekørsel" (eller opdatering heraf).

Ved chaufførpladsen skal der kunne indbygges billetteringsudstyr. Billetteringsudstyret er nærmere beskrevet i afsnit 6 og bilag 3.

## **2.4 Farve uden på bussen**

Alle busser skal være gule (RAL 1028, Melonengelb). Eventuelle afvigelser fra dette krav på dele af bussen skal i givet fald aftales med Movia.

## **2.5 Interiør og indvendigt design**

Design og farvevalg skal godkendes af Movia.

## **2.6 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.

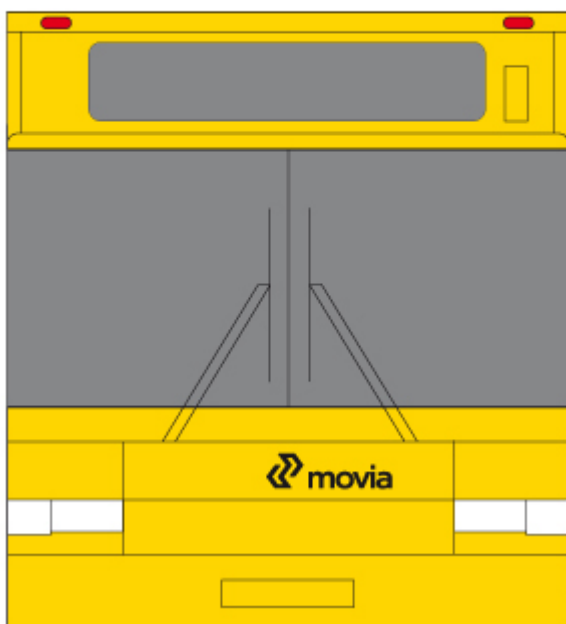
Se tegning nedenfor for placering af Movias logo.

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





### **2.7 Busnummer og operatørlogo**

Der skal efter Movias anvisninger placeres operatørlogo eller navn på begge sider af bussen.

Et firecifret busnummer skal placeres tydeligt for kunderne udvendigt på bussen. Busnummer skal skrives med sorte tal med en højde på 8 cm. Nærmere placering aftales med Movia.

### **2.8 Indeklima**

Bussernes ventilationsanlæg skal være chaufførbetjent og under alle forhold have en sådan kapacitet, at passagerne føler sig veltilpas.

Glasruder skal kunne holdes dugfri under normale vejr- og temperaturforhold ved effektiv ventilation, termoruder eller lignende.

### **2.9 Indvendig belysning**

Orienteringslys skal være jævnt fordelt over hele bussen. Lyset skal tændes efter behov, så passagererne til enhver tid kan orientere sig i bussen.

### **2.10 Brændstof og emissionsreducerende udstyr**

Tilbudet skal vedlægges dokumentation for bussernes brændstofforbrug.

Benzindrevne busser skal anvende blyfri benzin.

Dieseldrevne busser skal anvende svovlfri diesel i henhold til gældende regler herom.

Det er et ønske, at dieseldrevne busser har velfungerende og godkendt partikelfilter.

### **2.11 Støj**

Movia kræver det lavest mulige støjniveau såvel inde i bussen som uden for bussen. Støjniveauet skal angives på busoplysningsskemaet.

### **2.12 Billetteringsudstyr**

Ved chaufførpladsen skal der kunne indbygges et standardbilletteringsudstyr. For nærmere detaljer mht. billetteringsudstyr henvises til bilag 3.

### **2.13 Skiltning**

Skiltning skal ske med matrixskilte eller lysdiodeskilte (LED-skilte). Alle nye busser skal dog anvende LED-skilte. Præcis skiltning aftales nærmere med Movia.

### **2.14 Flag**

Telebusserne 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 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.

### **2.15 Rengøring**

Busserne skal være rengjorte både indvendig og udvendig, så de til stadighed fremstår rene og pæne over for publikum.

Ud over den daglige rengøring skal busserne med passende mellemrum gennemgå en hovedrengøring.

### **2.16 Øvrigt**

Operatøren skal sikre, at bussen er udstyret således, at chaufføren kan foretage højresving med stort udsyn til sikkerhed for cyklister og øvrige trafikanter.

Busserne skal være udstyret med forbindskasse, der som minimum indeholder sterilt plaster til brug ved mindre uheld.

**2.17 Busoplysningskema**

Trafikselskabet Movia		Tilbudsnummer : _____	
Kørselsaftaler			
<b>Trafikselskabet Movias 2. udbud af telebuskørsel</b>			
<b>Busoplysningskema - skema 4</b>		<b>Udfyldes af Movia</b>	
<b>Operatør</b>			
<b>Bustype</b> Længde & bredde: _____			
Egen- og totalvægt: _____			
Karrosseritype og -fabrikat: _____			
Chassistype og -fabrikat: _____			
Motortype og -fabrikat: _____			
Brændstof: _____			
<b>Kapacitet</b>			
Antal siddepladser (ekskl klapsæder):		_____	stk
Antal klapsæder:		_____	stk
Antal ståpladser:		_____	stk
I alt (sidde- + ståpladser):		0	stk
<b>Døre</b>			
Dørarrangement		(fx 1-2-0)	
<b>Kørestole og barnevogne</b>			
Kørestolspladser:		_____	stk
Barnevognspladser		_____	stk
<b>Trinhøjder</b>			
Fordør:		_____	cm
Midterdør:		_____	cm
Bagdør		_____	cm
<b>Miljødata</b>			
Brændstof-forbrug: :		_____	km/l
EURO-norm: _____		uden udstyr: _____	med udstyr: _____
PM g/kwh: _____		_____	_____
NOx g/kwh: _____		_____	_____
HC g/kwh: _____		_____	_____
CO g/kwh: _____		_____	_____
<b>Emissionsreducerende udstyr</b>			
Partikelfilter/type: _____		_____	
Katalysator/type: _____		_____	
NOx red anlæg/type: _____		_____	
Andet: _____		_____	
<b>Støjniveau</b>			
Indvendigt støjniveau :		_____	dB(A)
Udvendigt støjniveau:		_____	dB(A)
<b>For brugte busser</b>			
Dato for 1. indreg. _____		_____	
Kilometertal: _____		_____	
Oprindelse (Movia/andet sted): _____		_____	
<b>Diverse</b> _____			
_____			

## **Bilag 3 Movias krav og vilkår for IT-udstyr**

### **3.1 Tekniske specifikationer og andre forhold vedrørende IT-udstyr**

#### **3.1.1 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.

Udføres kørslen med busser, hvor det eventuelt ikke er muligt at opfylde alle fysiske krav, skal eventuelle fravigelser fra de stillede fysiske krav forhandles og godkendes af Movia.

Operatøren afgiver oplysninger om kompetencer, fagligt ansvarlige personer, kontaktadresser, åbningstider og arbejds gange vedrørende etablering og drift af Movia-krævede IT-funktioner i driftsredegørelsen.

#### **3.1.2 IT-systemer**

IT-systemer, der skal være installeret ved kontraktstart omfatter:

- Udvendige destinationsskilte (jf. krav i bilag 2)
- Højtalersystem, kun servicebusser
- Billetteringsudstyr
- Elektronisk billet- og billetteringssystem, rejsekortet
- Kombidisplay (visende tid, zone og stop), kun servicebusser
- Busradio

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.

### **3.2 Generelle krav for IT-udstyr**

Nedenstående krav gælder for alt Movia-krævet IT-udstyr, hvis ikke andet er angivet i bilagsafsnit 3.3.

Vær opmærksom på at manglende overholdelse af frister og krav i dette bilag er omfattet af Movias sanktionssystem, jf. Kontrakten, såfremt andet ikke er aftalt på forhånd. Der vil derfor ikke efterfølgende blive oplyst om konsekvenserne ved ikke at overholde krav og frister som anført.

#### **3.2.1 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 omkostningerne 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.

**3.2.2 Grænsetilfælde**

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 én måned.

**3.2.3 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. bilagsafsnit 3.2.13, 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 - bortset fra kombinationsskilte - hvor dette er relevant. Der er særlige bestemmelser for rejsekortet (se bilagsafsnit 3.3.5).

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. Der er særlige bestemmelser for rejsekortet (se bilagsafsnit 3.3.5).

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, som 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.

Hvis ikke andet er aftalt, leverer Movia alt IT-udstyr, der skal monteres af operatøren, senest én måned før driftstart. Der er særlige bestemmelser for rejsekortet (se bilagsafsnit 3.3.5).

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, jf. bilagsafsnit 3.2.13 leveres af Movia 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.

#### **3.2.4 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. Eventuelle 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 linje 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.

### 3.2.5 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 to 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.

### 3.2.6 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 de respektive systemers afsnit.

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.

### 3.2.7 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.

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.
- 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 to måneder før driftstart.

I øvrigt skal operatøren udføre/lade udføre funktionskontrol af hvert system ifølge de anvisninger, som gives af Movia og/eller systemleverandøren. Operatøren er forpligtet til at sikre, at alt IT-udstyr, der er placeret hos operatøren eller i dennes busser, til stadighed er fuldt funktionsdygtigt.

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.

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.

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.

Ovennævnte frister og vilkår gælder også, når operatøren overtager ansvaret for selv at lægge filer med driftsvognplaner ind i Movias database.

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.

### **3.2.8 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.

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 pr. kontrakt, vil omkostningerne til udbedring heraf blive pålagt operatøren.

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 Kontrakten.

### **3.2.9 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.

### **3.2.10 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.

### **3.2.11 Montering**

Movia leverer systemdokumentation og monteringsvejledning for Movia-krævet IT-udstyr. Der er særlige bestemmelser for rejsekortet (se bilagsafsnit 3.3.5).

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. bilagsafsnit 3.2.3. 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.

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.

### **3.2.12 Afmontering**

Ved kontraktophør, eller hvis Movia beslutter at afvikle eller udskifte IT-udstyr i kontraktperioden, afmonteres og afleveres Movia-ejet IT-udstyr (model A). Dette gælder også diverse dokumentation og undervisningsmateriel.

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. Omkostningerne 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 operatøret 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.

### **3.2.13 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, kortlæsere og printer til rejsekortet samt passagerdisplay. Det kan aftales, at operatøret 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 ubrudte monteringskinner 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<sup>0</sup>C) blæser (blæser ud, min luftskifte 30 m<sup>3</sup>/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 skal være afskærmet og kortslutningssikret.
- Strøm til klemrække skal tages fra de to el-forsyningskabler, der er i IT skab via sikrings-boks.
- Der skal i IT-skab være en dokumentation over forbindelserne på/til klemrækken.
- Højtalere (jf. 5.3.2) skal være forbundet til IT-skab og må ikke anvendes til musikafspilning/FM/AM.
- 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 <sup>2</sup> )	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	Ladespænding	0,75	18-32 VDC
11	STOP-signal	0,75	18-32 VDC min. 200 mAMP
12	24V	0,75	efter hovedafbryder/tænding
13	24V	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.
- 2 kabler til antenne/GPS. Leveres af Movia.

Alle signaler refererer 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.

Busserne 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

### **3.2.14 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.

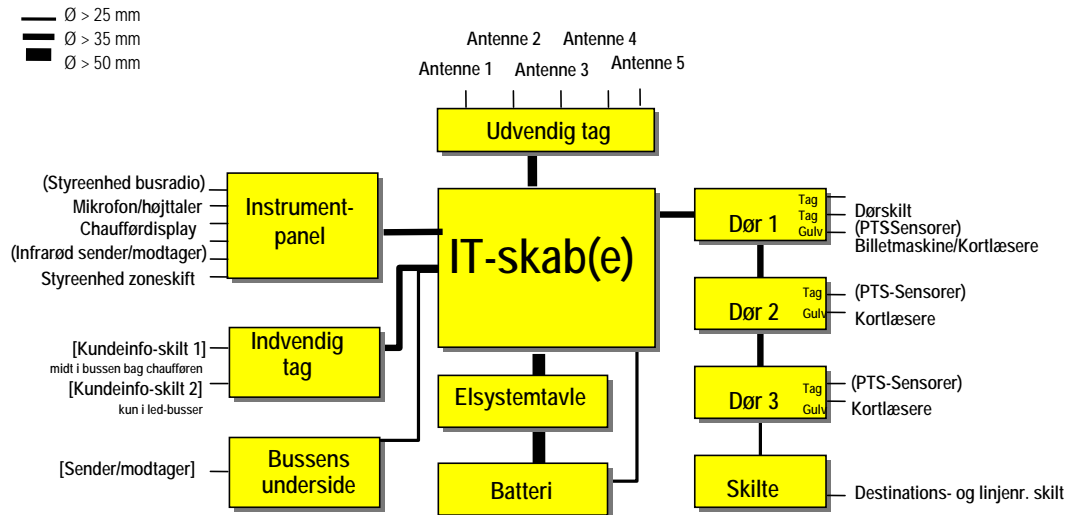
### **3.2.15 Kabelveje**

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 1 kortlæser pr. dør og 2 stk. ved dobbeltdøre (se principdiagram for rejsekortudstyr i bilagsafsnit 3.3.5). 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



### 3.2.16 Driftsmiljø

Ejeren af IT-udstyr har det fulde ansvar for, at dette ikke påvirker funktionaliteten af andet udstyr i bussen negativt.

### 3.2.17 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.

### 3.2.18 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 højtalersystem.

### **3.3 Supplerende krav og vilkår for IT-systemer, der anvendes fra kontraktstart**

#### **3.3.1 Destinationsskilte**

Ejerskab: model B.

Alle busser skal være udstyret med destinations- og linjenummerskilte. Krav til udformning og antal findes i bilag 2 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 henvise til dokumentation for den tekniske kommunikation (telegramgrænseflade) med destinationsskiltet.

#### **3.3.2 Højtalersystem**

Gælder kun servicebusser.

##### *Ejerskab og vedligeholdelse*

Ejerskab: model B.

Operatøren betaler vedligeholdelse af systemet.

##### *Højtalere*

Frekvensgang: 200 Hz - 4 kHz  $\pm$  3 dB

Spredningsvinkel: Rundstrålende (6 dB) inden for  $\pm 90^\circ$  fra akseretningen (200 Hz - 4 kHz).

Højtalerfølsomhed: 88 dB (1 W/m). Effekt: 10 W

Højtalergitter: Min. 50 % perforering. Membranen må ikke kunne berøre gitteret.

Montering: Der må ikke være akustisk forbindelse mellem for- og bagside af den enkelte højtaler. Højtalerne 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 højtalere*

Servicebus: 2-4 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 mm<sup>2</sup>. Hvor den resulterende impedans er under 4 ohm (flere højttalere på samme ledning), skal ledningstværsnittet min være 2 x 1,5 mm<sup>2</sup>.

Bussernes højttalersystem skal forbindes til klemmerækken i IT-skabet.

### **3.3.3 Kombidisplay**

Gælder kun servicebusser.

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

### **3.3.4 Billetteringsudstyr**

#### *Stempelautomater til klippekort*

Movia leverer til hver driftbus 1 stempelautomat (type Almex M) 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.

Fjernbetjeningsenhed og stolpe/vinkelfæste leveres tillige til det aftalte antal reservebusser. Som nedbrudsreserve leveres 1 fjernbetjeningsenhed samt 1 stempelautomat pr. påbegyndt 10 driftbusser.

Ved nedbrud af stempelautomaten skal denne udskiftes snarest og senest ved bussens første ankomst til den endestation, hvor linjens chauffører normalt afholder pauser.

#### *Ejerskab og vedligeholdelse*

Ejerskab: model A.

Værdi af Movia-ejet IT-udstyr: 25.000 kr. pr. bus, inkl. moms.

Installation af stempelautomaterne og den løbende vedligeholdelse varetages og betales af operatøren.

#### *Billetmaskine, møntveksler og -bord*

Til udstedelse af kontantbilletter skal anvendes billetmaskine af type Almex F.



Chaufførerne skal anvende møntvekselapparat.

Chaufførpladsen skal være udstyret med et møntbord, som muliggør en hurtig betaling og billettering. Møntbordet skal være indrettet, så mønterne slås ud i en møntskål.

Billetmaskiner, møntvekslere og møntborde og evt. chaufførtasker anskaffes og vedligeholdes af operatøren.

#### *Ejerskab og vedligeholdelse*

Ejerskab: model B.

### **3.3.5 Nyt billet- og billetteringssystem (rejsekort)**

Der indføres et nyt elektronisk billet- og billetteringssystem, kaldt rejsekort, i løbet af 2008-2010. Rejsekortet indeholder dels kontaktløse chipkort, dels et nyt system til kontantbillettering. Det nye udstyr til rejsekort vil erstatte det eksisterende udstyr, inkl. stempelmaskiner, efter en kort overgang, hvor begge løsninger anvendes.

Uanset, at det ikke er 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 af rejsekortudstyr i busserne*

Operatøren er ansvarlig for den komplette installation. Movia leverer komponenter samt nødvendigt dokumentationsmateriale. De leverede komponenter forbliver Movias ejendom.

**Det efterfølgende er en overordnet beskrivelse af rejsekortinstallationen i en bus. Der vil inden kontrakten indgås blive udleveret en detaljeret monteringsforskrift, der kan danne grundlag for de egentlige designprojekter (busspecifikke monteringsvejledninger), som skal udarbejdes af operatøren.**

Der skelnes mellem følgende installationssituationer:

1. Fabriksnye busser skal færdiginstalleres fra fabrikken.
2. Ved ikke-fabriksnye busser uden rejsekortudstyr skal udstyret eftermonteres og fremstå i en stand som fabriksnye.
3. Ved ikke-fabriksnye busser med eksisterende rejsekortudstyr skal dette om nødvendigt renoveres og det kundevendte udstyr bringes til at fremstå som nyt.

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. Movia skal godkende operatørens montagevejledning inden

montagens igangsættelse. Vejledningen skal være Movia i hænde 2 måneder før montagestart. Vejledningen skal indeholde detaljeret vejledning/beskrivelse for alle aktuelle bustyper.

Inden idriftsættelse skal hver enkelt bus godkendes af Movia eller af Moviaautoriseret personale. Operatøren skal stille busserne til rådighed for denne test. Varighed pr. bus forventes 1 time. Ved idriftværende busser, der overdrages i forbindelse med kontraktstart, kan Movia fravælge denne procedure.

Testen skal finde sted på et garageanlæg indenfor Movias område, der skal være udstyret med WLAN-anlæg.

#### *Udstyr til installation*

Inden montagen leverer Movia følgende komponenter, som forbliver Movias ejendom: Kortlæsere med tilhørende sokkel, TCU, Chaufførterminal samt printer. Alle øvrige komponenter anskaffes og ejes af operatøren.

Der skal installeres følgende udstyr i bussen:

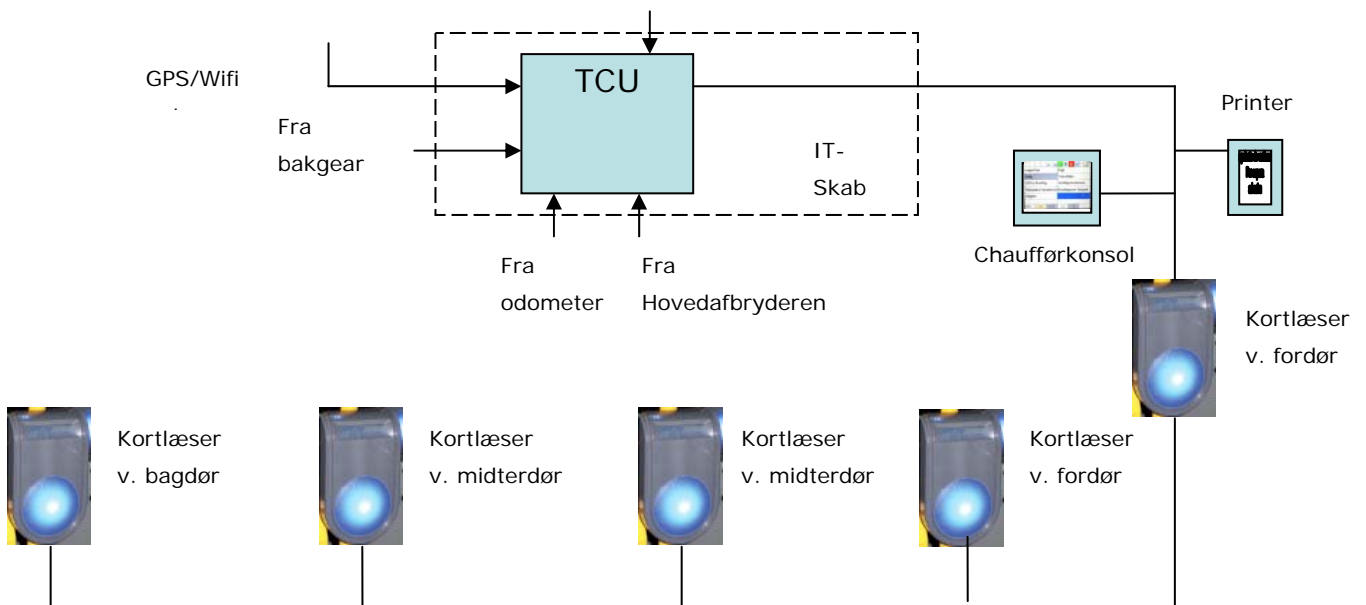
- Kortlæsere – 1 pr. dør og 2 stk. ved dobbeltdøre. Kortlæserne skal monteres så det er let for passagererne at indlæse rejsekortet. Må ikke være til gene for ind- og udstigning. Monteres hovedsageligt på holdestænger med stopknap.
- Møntbord
- Chaufførkonsol, monteret på møntbord, (berøringsfølsom skærm til chaufførens betjening af rejsekort). Skal monteres ergonomisk korrekt enten i forbindelse med møntbord eller indbygget i instrumentbordet.
- Printer, monteret på møntbord ved indgangsdøren (til udskrift af kontantbilletter og til udskrift af opgørelser til chaufføren). Passagererne skal selv kunne tage billetten fra printeren (se eksempel nedenfor).
- Rejsekortenhed (TCU placeret i IT-skab). TCU enheden er en central dedikeret computerenhed for systemet. Til TCU'en skal der fremføres 24V forsyningsspænding fra batteriet. Der skal være forbindelse fra hovedafbryder, odometer og fra bagegear.
- Kombineret WLAN/GPS antenne (placeret på bussens tag).



Møntbord med betjeningsenhed og printer (eksempel)

Der skal mellem disse komponenter trækkes de relevante kabelforbindelser. Der er primært tale om ethernetforbindelser mellem kortlæsere, chaufførkonsol og TCU. Hertil strømforsyningskabler samt signalkabel mellem TCU og printer. Specialkabel mellem chaufførkonsol og TCU leveres af Movia. Alle kabler skal føres skjult og beskyttet mod træk, skarpe kanter m.m. Alt skal udføres efter god håndværksskik (se principskitse).

Businstallationen skal være forskriftsmæssigt testet og fuldt funktionsdygtig ved levering. Testforskrifter indgår i den omtalte detaljerede vejledning.



#### **Principdiagram for rejsekortudstyret i bussen**

Eksemplet viser en bybus med dørkombination (2-2-1)

De viste ledningsforbinder er kun principielle og er ikke elektrisk korrekte.

### *Installation på garageanlæg*

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.

Det skal være muligt for Movia at installere WLAN'et senest 1 måned inden idriftsættelse. Midlertidige løsninger nødvendiggjort fx af ombygninger etc., betales af operatøren.

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 af kontantbilletter og for administration (oprettelse, nedlæggelse etc.) af chauffører i rejsekortsystemet. Alle omkostninger hertil betales af Movia, dog forventes operatøren at have en fungerende internetforbindelse på stedet.

Omkostninger nødvendiggjort af flytning/nedlæggelse eller ombygning af garageanlæg betales af operatøren. Normal drift skal altid kunne opretholdes.

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.

### *Drift*

Operatøren skal sikre, at rejsekortudstyret holdes i god stand, herunder at det er rengjort og ikke fremstår med skrammer og ridser. Vejledninger vedr. rengøring udleveres af Movia, der skal godkende de anvendte rengøringsmidler.

Under kørslen skal chauffører sikre, at rejsekortsystemet fungerer efter hensigten ved at logge ind med chauffør-ID og pin-kode, vælge linje og tur og efter endt vagt foretage aflogging/chaufførskift. Chaufførerne skal anvende systemet til kontantbilletsalg og i det hele taget betjene udstyret efter de retningslinjer, der er udstedt af Movia.

Chaufføren skal sikre, at der er papir i printerens, og operatøren skal sikre, at der er tilstrækkeligt papir til rådighed i bussen. Papirruller rekvireres hos Movia. Der må ikke anvendes andet papir end det af Movia leverede.

Operatøren skal via systemets brugeradministration sikre, at alle chauffører/øvrigt personale er oprettet i systemet og tildelt log-on id og pin-kode.

Midlertidige chauffører kan i en given situation tildeles et "vikar-id/kode", men brugen af dette skal begrænses og være af kortest mulig varighed.

Chaufføren skal under kørslen sikre, at check-in og check-ud foregår korrekt, dvs. at kunderne registrerer deres rejsekort ved ind- og udstigning. Ved utilsigtede ruteændringer kan det være nødvendigt at foretage manuel korrektion på chaufførkonsollen, således at der foregår korrekt billettering.

Operatøren skal sikre, at alle idriftværende busser dagligt synkroniserer og udveksler data med Back-office. Hvis en bus tages ud af drift pga. fejl ved bussen, skal det sikres at data fra kortlæsere m.m. overføres til Back-office samme dag, selvom bussen ikke kan bringes til garagen og dermed til normal synkronisering.

#### *Fejlmelding og reparation af rejsekortudstyr.*

Alt rejsekortudstyr reparerer af rejsekortets leverandør eller af et af denne udpeget firma. Operatøren skal straks fejlmelde udstyr, når fejl opdages/indikeres. Fejlmelding skal foretages som anvist af Movia. Inden kontraktperiodens start fremsender Movia detaljerede instrukser for fejlretningsprocedurer, vedligehold osv.

Operatøren udfører 1st line service på kortlæserne, dvs. udskifter disse ved erkendt fejl. Udskiftningen skal ske snarest muligt efter fejlmeldningen fra bussen. Denne udskiftning kan finde sted med bussen i normal drift, fx ved næste endestation.

Hvis rejsekortudstyret i bussen pga. fejl i udstyret ikke længere kan anvendes efter hensigten, dvs. til korrekt billettering, skal bussen tages ud af drift og erstattes af en anden. Dette skal ske senest ved næste endestation.

Operatøren skal ved hver garage opretholde et sikret reservedelslager med relevante komponenter til 1st line service, primært kortlæsere. Dette lager skal være tilgængeligt for afhentning og aflevering af

fejllamte/reparerede komponenter. Omfanget af tilgængeligheden aftales særskilt. Movia leverer det nødvendige antal komponenter til at opretholde et tilstrækkeligt lager.

Operatøren har ansvaret for det rejsekortudstyr, der er i hans varetægt, i såvel busser som reservedelslager.

#### **3.3.6 Busradio**

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 bilagsafsnit 3.2.4) til brug for Movias information til kunder og datakommunikation.

Til Telebusser leveres en mobil terminal med separat radiodel og betjeningsboks.

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 pr. kvartal.

Omkostninger til drift og vedligeholdelse af radiosystemet afholdes af Movia.

#### *Ejerskab og vedligeholdelse*

Ejerskab: model A.

Værdi af Movia-ejet IT-udstyr: 15.000 kr. pr. bus og 45.000 kr pr. 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 ansvarlige personer, kontaktadresser og åbningstider hos operatøren skrives i driftsredegørelsen.

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.

## Bilag 4 Garanti

### Garanti (eksempel)

På foranledning af (operatørens navn og adresse) indestår vi herved over for Trafikselskabet 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.

Tvister 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:

---

## KONTRAKT

Vedrørende

Internt nr.:

UDFØRELSE AF ALMINDELIG RUTEKØRSEL I TRAFIKSELSKABET MOVIA'S OMRÅDER

indgået mellem

TRAFIKSELSKABET MOVIA  
TOFTEGÅRDS PLADS  
GL. KØGE LANDEVEJ 3  
2500 VALBY  
CVR-NR.: 29896569  
(herefter benævnt Movia)

og

.....  
(herefter benævnt operatøren)



## § 1 Formål / Forudsætninger

### Stk. 1

Formålet med denne kontrakt er at regulere forholdet mellem Movia og operatøren i forbindelse med udførelsen af den i § 4 nævnte rutekørsel.

Kontrakten er et resultat af et udbud efter forhandling, som Movia har iværksat og gennemført i henhold til EU's udbudsdirektiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 (Forsyningsvirksomhedsdirektivet).

## § 2 Kontraktgrundlag

### Stk. 1

Kontraktgrundlaget for aftalen mellem parterne er denne kontrakt med følgende bilag:

**Bilag A:** Trafikselskabets udbudsbetingelser for T2 - udbud af tele- og servicebuskørsel i hovedstadsområdet, dateret marts 2009.

**Bilag B:** Trafikselskabets rettelser til udbudsbetingelser og bilag, som disse fremgår af trafikelskabets udbudshjemmeside.

**Bilag C:** Operatørens tilbud, med hvilke der er vundet kørsel.

**Bilag D:** Oplysninger og dokumentation vedr. busmateriel, herunder liste over de kontrakten indeholdte busser, busoplysningsskemaer, tegninger, fotos, typegodkendelsescertifikat, renoveringsplaner m.m.

**Bilag E:** Operatørens driftsredegørelse.

### Stk. 2

De i stk. 1 nævnte bilag udgør en integreret del af denne kontrakt. Vilkår eller forhold i bilagene, der ikke reguleres i kontrakten, er således gældende mellem parterne. For vilkår eller forhold i bilagene, der tillige er reguleret i denne kontrakt, vil gælde, at kontraktens ordlyd har forrang i de tilfælde, hvor der måtte være uoverensstemmelse mellem kontraktens ordlyd og det i bilagene anførte. Ved uoverensstemmelse mellem bilag, der omhandler identiske emner, er senest daterede bilag gældende for så vidt angår den afvigende del, medmindre det fremgår af sammenhængen, at dette ikke skal være tilfældet.

### Stk. 3

Denne kontrakt indeholder udfyldende og/eller præciserende bestemmelser af de for kontrakten gældende vilkår, jf. bilag A - E.

Indholdet af kontraktens bestemmelser, herunder henvisninger til bilag med tilhørende underbilag, er ikke udtømmende, ikke udtryk for, at vilkår i kontraktbilagene ikke skulle være gældende, ikke udtryk for en prioritering eller for, at noget er mere væsentligt end andet, idet kontrakten med tilhørende bilag udgør det samlede kontraktgrundlag som en integreret helhed, jf. stk. 2.

## § 3 Kontraktperioden

### Stk. 1

Kontrakten er gældende fra tidspunktet, hvor begge parter har underskrevet og er gældende frem til efterår/vinter 2015. Den præcise dato for kontraktudløb vil blive meddelt senest 6 måneder før udløb.

Driftsstart vil være den 9./2. august 2009.

Kontrakten er uopsigelig i hele kontraktperioden, jf. dog § 17.

*Stk. 2*

Angående mulighederne for forlængelse af kontraktperioden med op til yderligere 2 år henvises nærmere til bilag A.

**§ 4 Operatørens ydelser***Stk. 1*

Operatøren skal for trafikselskabet udføre ca. .... køreplantimer pr. år.

Kørslen er ved kontraktstart aftalt til at finde sted på linjerne.....

Kørslen udføres med .... driftsbusser og ... reservebusser som nærmere beskrevet i bilag D.

Angående kørselsomfang, ændring af kørselsomfang, busmateriel, busanlæg / opstillingsplads m.m. henvises til bilag A.

*Stk. 2*

De af operatøren indsatte busser er omfattet af busoverdragelse.

*Stk. 3*

Operatøren sørger selv for tilvejebringelse af busanlæg/opstillingsplads til det fornødne antal busser og afholder selv de hermed forbundne omkostninger.

Operatøren har hovedkontor på adressen, ....., og den i denne kontrakt omhandlede kørsel vil blive udført fra operatørens busanlæg, beliggende .....

*Stk. 4*

Operatøren (telebusoperatøren) skal selv foranledige og bekoste oprettelse af et bestillingskontor som beskrevet i bilag A. Dette betyder, at der skal oprettes særlig telefon og selvstændigt telefonnummer (70-nummer, som over-tages af Movia ved kontraktudløb) og mulighed for kommunikation med de til telebuskørslen benyttede busser.

*Stk. 5*

Operatøren er forpligtet til at certificere samtlige chauffører, som udfører kørsel i henhold til nærværende kontrakt, indenfor det 1. kontraktår.

**§ 5 Chaufførlokaler***Stk. 1*

Operatøren har i forbindelse med den aftalte kørsel adgang til de af Movia etablerede personalefaciliteter .....

*Stk. 2*

Angående benyttelse af, betaling for og de nærmere lejevilkår for de i stk. 1 nævnte lokaler henvises til bilag A.

**§ 6 Pris / Betaling / Regulering***Stk. 1*

For den aftalte kørsel ydes følgende betaling,

.....

Alle priser er angivet i prisniveau pr. december 2008.

*Stk. 2*

Angående betaling, betalingsvilkår, modregning for eventuel køb af rejsehjemmel, lokaleleje og øvrige modregninger, henvises til bilag A.

**§ 7 Ejerforhold***Stk. 1*

Operatøren er registreret som .....selskab - "....." - (CVR-NR.....).

*Stk. 2*

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. 3*

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

*Stk. 4*

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 begrundes opsigelsen.

*Stk. 5*

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

**§ 8 Underleverandører***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 enkelt underleverandør. Operatøren må under kontraktforhandlingerne påregne at oplyse navnene på underleverandørerne. Eventuelle underleverandører skal have tilladelse fra Færdselsstyrelsen til erhvervsmæssig 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 en væsentlig ændring i den indbyrdes fordeling af arbejdsmængden, såfremt vægtige grunde taler herfor.

**§ 9 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 godkendelse. Operatøren er kun berettiget til at overdrage sit krav på den samlede 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.

**§ 10 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.

**§ 11 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.

## § 12 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 befording, eller tredjemands 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.

## § 13 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 bilag A om aktindsigt og offentliggørelse.

### Stk. 2

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

## § 14 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 mv., afsigelse af konkursdekret, udpegning af tilsyn eller indtrædelse af likvidation.

### Stk. 2

Såfremt operatøren er organiseret som en personligt 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.

## § 15 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.

## § 16 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.

### **§ 17 Misligholdelse**

#### *Stk. 1*

Såfremt operatøren væsentligt 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 afhjælpet 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 § 16.

#### *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 for indtil ophævelsen leverede ydelser.

### **§ 18 Sikkerhedsstillelse**

#### *Stk. 1*

Til sikkerhed for operatørens opfyldelse af kontrakten stilles senest 14 dage efter Movia officielt har tildelt kørslen en garanti på kr. 50.000 pr. driftsbus, eller i alt kr. ....

### **§ 19 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 kontraktens 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 indberetning om driftsuregelmæssigheder
- Manglende log-on vedrørende Tale-Data-Radio (korrekt log-on omfatter korrekt valg af vognløb og tur)
- Manglende log-on vedrørende rejsekortsystemet (korrekt log-on omfatter, at chaufføren er logget ind og har valgt korrekt linje og tur)

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
- Manglende zone- og stoppestedsannoncering
- 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
- For sen indberetning om driftsuregelmæssigheder, hvilket betyder mere end 10 minutter, jf. udbudsbetingelsernes afsnit 9
- 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 opgjort pr. kontrakt:

- 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 kundehenvendelser
- 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. vognløb eller anden beskrevet driftsenhed). Dette gælder alene for så vidt angår servicebuskørslen.
- Såfremt der foreligger mangelfulde vognløbsbeskrivelser eller anden aftalt beskrivelse (500 kr. pr. dag eller pr. driftsenhed). Omvendt vil Movia ved for sen aflevering af afregningsvognplaner yde godtgørelse til operatøren. Dette gælder alene for så vidt angår servicebuskørslen.
- Såfremt der registreres ukorrekt eller manglende betjening eller manglende fejlmelding af IT-udstyr i busser, herunder busradio, buscomputer, rejsekortudstyr 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 gennemførelsen af en aftalt passagertælling, kan Movia lade denne udføre af tredjemand og modregne udgiften hertil over for operatøren.

#### 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

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 § 16. 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 kontrakten kan bringes i anvendelse.

*Stk. 9*

Movia kan suspendere sanktioner af enhver art, hvis særlige forhold gør sig gældende, herunder force majeure eller lignende.

## **§ 20 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. § 21.

## **§ 21 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.

**§ 22 Underskrifter**

*Stk. 1*

Nærværende kontrakt underskrives i to ligelydende eksemplarer, hvoraf hver af parterne beholder ét eksemplar.

..... , den .....

København, den .....

.....

(for operatøren)

.....

(for Movia)