



Udbudsbetingelser

A6 – Almindelig rutekørsel i Hovedstadsområdet

Kontrakter
Trafikselskabet Movia
Oktober 2009

Indholdsfortegnelse

1. Udbudets omfang	5
1.1 Udbudsenheder	5
1.2 Ændringer i forhold til de gældende køreplaner	42
1.3 Afregningsvognplaner	42
1.4 Driftsvognplaner	43
1.5 Køreplantimer og ophold	43
2. Afgivelse og vurdering af tilbud	44
2.1 Afgivelse af tilbud	44
2.2 Spørgsmål til udbudsmaterialet.....	48
2.3 Vurdering af tilbud	48
2.4 Underkriterier.....	49
3. Bydere	51
4. Busmateriel og miljøforhold	51
4.1 Generelle krav til busmateriel og -udstyr.....	51
4.2 Idriftsættelse af busser	52
4.3 Dokumentation	52
4.4 Miljøforhold	53
4.5 Støj	54
4.6 Rengøring.....	54
4.7 Design	55
5. Anlæg og lokaler	56
5.1 Busanlæg	56
5.2 Personalefaciliteter	57
5.3 Fordeling af driftsudgifter mv.....	58
5.4 Lokaleråd.....	59
5.5 Rengøring af lokaler	59
6. Movias krav vedrørende IT-systemer	63
6.1 Generelt.....	63
6.2 IT-systemer.....	64

7. Movia-information og reklamer	66
7.1 Movia-information	66
7.2 Reklamer	67
7.3 Automatisk stoppestedsannoncering	68
8. Kontraktperiode og kontraktindgåelse.....	69
8.1 Forlængelse af kontraktperioden (option for Movia)	69
8.2 Forlængelse af kontraktperioden (operatørens ret)	69
8.3 Forlængelse af kontraktperioden (ved enighed)	70
8.4 Opgradering.....	70
8.5 Kontraktindgåelse.....	70
9. Oplysningspligt.....	70
9.1 Generelt.....	70
9.2 Operatørens oplysningspligt ved driftsuregelmæssigheder mv.	71
9.3 Operatørens oplysningspligt i forbindelse med kundehenvendelser	72
9.4 Operatørens oplysningspligt ved kontraktudløb.....	72
10. Ændringer i kørselsomfanget i kontraktperioden	72
10.1 Ændringer i antal køreplantimer	72
10.2 Ændringer i driftsbusantal – kontrakter med mere end 5 busser	74
10.3 Ændringer for driftsbusantal mellem 1 og 5 busser	74
10.4 Køreplanskift.....	74
10.5 Optimering af busantal	74
10.6 Ændring i betaling og ruter, ekstra- og dubleringskørsel samt andre forhold	74
11. Betaling.....	75
11.1 Betalingsbetingelser i forbindelse med afregning af kontraktbetalingen.....	75
11.2 Betalingsbetingelser i forbindelse med udgået kørsel	76
12. Regulering af betalingen.....	77
12.1 Regulering af de månedlige satser	78
12.2 Beregning af faktorer til regulering af de køreplantimeafhængige omkostninger	80
13. Aktindsigt – Offentliggørelse	83
14. Misligholdelse, tvistløsning og øvrige juridiske bestemmelser	84
15. Sikkerhedsstillelse	84

16. Virksomhedsoverdragelse.....	84
16.1 Lønmodtagernes retsstilling ved virksomhedsoverdragelse	84
16.2 Forretningsgang og vilkår i forbindelse med virksomhedsoverdragelse.....	85
17. Personaleforhold	86
17.1 Arbejds miljø.....	86
17.2 Chaufføruddannelse.....	87
17.3 Information til chaufførerne	89
18. Krav til drifts- og trafikstyring	90
18.1 Drifts- og trafikstyring ved forskellige trafikale forhold	90
18.2 Afløsning på strækningen.....	91
18.3 Øvrigt	91
19. Kvalitetsstyring.....	92
20. Krav og ønsker til driftskvalitet.....	93
20.1 Kundetilfredshed	93
20.2 Grad af udført kørsel (servicegrad)	94
20.3 Kvalitetsbrister	94
20.4 Kontraktforlængelse	95
20.5 Modregning v/manglende opfyldelse af aftalte mål i sidste del af kontraktperioden...	96
20.6 Forlængelse.....	96
21. Busovertagelse.....	97
21.1 Vilkår for overtagelse af busserne.....	97
Bilagsfortegnelse.....	100
Bilag 1 Kvalitetsstyring - Operatørmodellen	103
Bilag 2 Krav og ønsker til busmateriellet	110
Bilag 3 Movias krav og vilkår for IT-udstyr	135
Bilag 4 Busovertagelse.....	159
Bilag 5 Garanti.....	168
Bilag 6 Relevante myndigheder	169
Bilag 7 Oversigt over ændringer og særlige forhold i udbudsbetingelserne	170
KONTRAKT	171

1. Udbudets omfang

Trafikselskabet Movia, herefter kaldet Movia, udbyder i A6 ca. 296.000 køreplantimer pr. år med 101 busser. Den udbudte kørsel foregår i Movias nord-vestlige område og er fordelt på 13 udbudsenheder.

Udbudsmaterialet tager, med nogle få undtagelser (ændringerne er beskrevet i afsnit 1.2), udgangspunkt i linjernes nuværende ruteføring og køreplan. Køreplanerne kan findes på Movias hjemmeside www.moviatrafik.dk.

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

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

Afregningsarket giver en oversigt over kørslen (timer, km mm.) i de enkelte udbudsenheder. Opgørelsen er beregnet på et standardår (200 skoledage, 50 feriedage, 50 lørdage og 65 søn- og helligdage) og er opdelt i vognplaner for de forskellige dagtyper og årsvariationer.

Detaljeret information om de enkelte vognløb og køreplaner findes i de vedlagte HASTUS-filer eller de vedlagte tekst-filer. HASTUS er Movias køreplanlægningsystem.

Afregningsark, vognplaner - både som tekstfil (udskrives med fordel på lavformat) og HASTUS-fil - samt køreplanerne for linjerne i de enkelte vognplaner (udskrives med fordel i 8 pitch og på lavformat) kan findes under menupunktet *Udbudsmateriale* på udbudshjemmesiden:

https://www.ethics.dk/asp4/tender/movia_0106_20090709.nsf

Her findes ligeledes vejledninger til læsning af disse.

1.1 Udbudsenheder

A6 er opdelt i 13 udbudsenheder, som er uddybet nedenfor:

Enhed	Vognplan	Linjenr.	Køreplantimer pr. normalår	Samlet buskrav for de enkelte enheder		Busovertagelse
				Antal	Længde	
1	0341	341, 342, 360, 361, 362, 363, 734, 735 (325, 575E)	28.399	10	12m	
	0356	356		1		
2	0335	335	15.474	6	12m	
3	0123	123	45.294	14	12 m	
4	0213	213, 215, 232, 223E, 212	20.541	9	6 x12m 3 x ca. 10m*	1251, 1252, 1253, 1254, 1255, 1256, 1257
5	0216	216, 217, 603	22.708	6	12 m	1258, 1259, 1260, 1261, 1262, 1263, 1264
6	0601	601	36.969	2	12m	1265, 1266, 1267, 1268, 1269, 1270, 1271
	0602	602		3	12m	
	0604	604 (213)		3	12m	
	0605	605, 607		2	12m	
	561e	561E (213, 212, 604, 605, 232)		3	13,7m	
7	0232x	(561E, 358, 232, 123, 605, 212, 602, 600S)	1.081	4	12 m	
	0233	233		0		
8	0239	229E, 239, 226, 227	26.035	7	4x13,7m 3x12m	
	098n	98N		0		
9	0317	317, 318, 322, 323	22.426	7	12m	
10	0219	218, 219, 220, 221, 224, 230, (232)	14.992	7	12m	
11	0385	385, 376 (586E)	9.321	3	12m	4010, 4011, 4012, 4013, 4014
	585e	585E, 586E		1		
12	0333	333	22.501	2	12m	4015, 4016, 4017, 4018, 4019, 4020, 4021
	0334	334		4		
13	0170	170, 191, 194, 196	30.131	7	12m	4022, 4023, 4024, 4025, 4026, 4027, 4028, 4029
			295.872	101		

* Max. 12m

Når linjerne er angivet i (), køres der kun enkelte ture på linjen på den pågældende vognplan. Hovedparten af linjens ture vil findes på en anden vognplan.

1.1.1 Udbudsenhed 1. Vognplan 0341, 0356

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

28.399 køreplantimer

Uddybende oplysninger

Linje 341 linjeføring (Helsinge st. – Gilleleje st.):

Gilleleje st. – Stationsvej – Vesterbrogade – Tinkerup Strandvej – Smidstrup Strandvej – Udsholt Strandvej – Udsholtvej – Kirkevej – Hesselbjergvej – Valbyvej – Salekildevej – Valbyvej – Skolegade – Nygade – Helsinge st.

Linje 342 linjeføring (Gilleleje st. - Helsinge st.):

Gilleleje st. – Stationsvej – Vesterbrogade - Tinkerup Strandvej - Smidstrup Strandvej - Udsholt Strandvej - Rågeleje Strandvej – Hesselbjergvej – Kirkevej – Hesselbjergvej – Valbyvej – Salekildevej – Valbyvej – Skolegade – Nygade - Helsinge st.

Linje 360 linjeføring (Helsinge st. - Stejlebakken):

Helsinge st. – Nygade - Nordre Parkvej – Valbyvej – Salekildevej – Vibelandsvej – Kirkevej – Bakkebjergvej – Hesselbjergvej – Rågelejevej – Stejlebakken.

Linje 361 linjeføring (Gilleleje st. - Hillerød st.):

Gilleleje st. – Kystvejen – Græstedvej – Pårupvej – Stationsvej - Græsted Rutebilstation – Mårumvej – Faksemosevej - Ny Mårumvej – Gribskovvej – Helsingevej - Fredensborgvej – Holmegårdsvej – Helsingørgade - Nordre Jernbanevej - Hillerød st.

Linje 362 linjeføring (Tisvildeleje st. - Vejby st.):

Tisvildeleje st. – Hovedgaden - Tisvilde Bygade – Tibirkevej – Tibirkebro - Holløse Gade – Tisvildevej – (Godhavnsvej - Holløselund Strandvej - Holløse Strandvej - Holløselund Strandvej - Vejby Strandvej – Salgårdshøjvej – Rågelejevej) – Stationsvej - Vejby st.

Linje 363 linjeføring (Helsinge St. – Gilleleje St.):

Helsinge st. – Østergade – Nellerødvej – Helsingørvej – Mårumvej – Stationsvej - Pårupvej – Bøgebjergvej – Almevej – Kystvejen - Gilleleje st. - Gilleleje st.

Linje 734 linjeføring (Helsinge St. – Hillerød St.):

Helsinge st. – Gadekærvej – Rundinsvej – Helsingevej – Præstevej – Nejedevvej - Ravnsbjergvej – Hillerødvej – Præstevej – Tulstrupvej - Egespurs Allé – Vølundsvej – Industrivænget – Herredsvejen – Nordstensvej – Hostrupsvej - Hillerød st.

Linje 735 linjeføring (Helsinge St. – Hillerød St. (Helsinge st. via Ramløse - Hillerød st. via Ramløse)):

Helsinge st. – Gadekærvej – Vestergade – Skovgårdsvej – Kildevejen – Tågerupvej – Frederiksværkvej - Præstevej – Helsingevej – Ryagergårdsvej – Rørmosevej - Pibe Møllevej – Baunevej – Hillerødvej – Præstevej – Tulstrupvej - Egespurs Allé – Vølundsvej – Industrivænget – Herredsvejen – Nordstensvej - Hostrupsvej - Hillerød st.

Linje (325) linjeføring (Frederikssund st. - Hillerød st.):

Frederikssund st. – Frederiksborggade – Frederiksværkvej – Byvej – Græse Bygade - Græse Skolevej – Sigerslevvestervej – Strøbjergvej – Strøvej - Skævinge st. – Harløsevej - Egespurs Allé – Tulstrupvej – Frederiksværksgade – Slingerupgade – Roskildevej – Milnersvej - Hillerød st.

Linje (575E) linjeføring (E-Bus – Hillerød st. - Teknisk skole - Hillerød st.)

Hillerød St. – Teknisk Skole – Hillerød Rådhus – Hillerød Handelsskole – Teknisk Skole – Hillerød st.

Linje 356 linjeføring (Dronningmølle st. - Helsing st.):

Dronningmølle st. - Dronningmølle Strandvej – Rødkildevej – Dragstrupvej – Hillerødvej – Møllevej – Bygaden – Holtvej - Græsted st. – Stationsvej - Græsted Hovedgade - Hovedgaden – Esbønderupvej - Græsted Syd st. – Esbønderupvej – Præstevejen - Tinghusvej - Ny Mårumvej - Kagerup Byvej – Kildevejen – Frederiksborgvej – Rådhusvej - Helsing st.

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	79,50	94,67	11
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	15,17		
Tirsdag	6.00-18.00	79,50	94,67	11
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	15,17		
Onsdag	6.00-18.00	79,50	94,67	11
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	15,17		
Torsdag	6.00-18.00	79,50	94,67	11
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	15,17		
Fredag	6.00-18.00	79,50	96,62	11
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	17,12		
Lørdag	6.00-14.00	26,37	48,03	7
	0.00-6.00 og 14.00-24.00	21,67		
Søndag	6.00-18.00	30,73	38,18	6
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	7,45		

Køreplantimer i alt i uge 4 561,50

Tillægstid i uge 4 163,24

Vægtede køreplantimer i uge 4 59.662,88

Kilometertal og andre detailoplysninger fremgår af A6_afregningsark.xls.

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

0341 1 2009-12-13 2010-12-12 Hverdag.txt (0341Hverdag.V01)

0341f 1 2009-12-13 2010-12-12 Hverdag.txt (0341fHverdag.V01)

0341 1 2009-12-13 2010-12-12 Lørdag.txt (0341Lørdag.V01)

0341 1 2009-12-13 2010-12-12 Søndag.txt (0341Søndag.V01)

0356 1 2009-01-10 2009-12-12 Hverdag.txt (0356Hverdag.V01)

0356 1 2009-01-11 2009-12-12 Lørdag.txt (0356Lørdag.V01)

0356 1 2009-01-11 2009-12-12 Søndag.txt (0356Søndag.V01)

Filerne kan downloades på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Pause- og/eller toiletfaciliteter

Helsinge St (linje 341, 342, 356, 362, 363, 734, 735)

Etageareal: 60 m²
Andre brugere: 319, 331
Skønnede driftsudgifter pr. år: 86.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne: 55 %
Rengøringsprogram: 2

Gilleleje St (linje 341, 342, 361, 363)

Etageareal: 80 m²
Andre brugere: 305
Skønnede driftsudgifter pr. år: 77.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne: 90 %
Rengøringsprogram: 1

Hillerød St (linje 325, 360, 361, 575E, 734, 735)

Etageareal: 54 m²
Andre brugere: 91N, 305, 306, 307, 324, 335, 336, 339, 377, 382E, 600S, 701,
702, 703, 704, 705, 706, 733E, 736
Skønnede driftsudgifter pr. år: 140.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne: 20 %
Rengøringsprogram: 1

Frederikssund St (linje 325)

Etageareal: 67 m²
Andre brugere: 92N, 98N, 229E, 239, 301, 302, 307, 308, 309E, 317, 318, 319,
322, 323
Skønnede driftsudgifter pr. år: 205.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne: 5 %
Rengøringsprogram: 2

1.1.2 Udbudsenhed 2. Vognplaner 0335

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

15.474 køreplantimerUddybende oplysninger

Linje 335 linjeføring (Hillerød st. - Farum st.):

Hillerød st. – Hammersholtvej – Funkevej - Gl. Frederiksborgvej – Frederiksborgvej – Banevang - Allerød st. – Lilledal – Kollerødvej – Rådhusvej – Lyngelvej - Knud Rasmussens Vej – Kærhøjgårdsvej – Vejrmøllevej – Nyvangsvej - Lyng Stationsvej - Hillerødvej - Lyng Stationsvej – Nyvangsvej – Vejrmøllevej – Kærhøjgårdsvej – Tofteengen – Vassingerødvej – Nøglegårdsvej – Slangerupvej – Frederiksborgvej - Farum st.

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	42,07	52,58	6
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	10,52		
Tirsdag	6.00-18.00	42,07	52,58	6
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	10,52		
Onsdag	6.00-18.00	42,07	52,58	6
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	10,52		
Torsdag	6.00-18.00	42,07	52,58	6
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	10,52		
Fredag	6.00-18.00	42,07	52,58	6
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	10,52		
Lørdag	6.00-14.00	12,37	27,53	2
	0.00-6.00 og 14.00-24.00	15,17		
Søndag	6.00-18.00	13,37	21,82	2
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	8,45		

Køreplantimer i alt i uge 4	312,27
Tillægstid i uge 4	69,07
Vægtede køreplantimer i uge 4	33.460,98

Kilometertal og andre detailoplysninger fremgår af A6_afregningsark.xls.

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

0335 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0335Hverdag.V01)

0335f 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0335fHverdag.V01)

0335 1 2009-01-11 2009-12-12 Lørdag.txt (0335Lørdag.V01)

0335 1 2009-01-11 2009-12-12 Søndag.txt (0335Søndag.V01)

Filerne kan downloades på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Pause- og/eller toiletfaciliteter

Hillerød St (linje 335)

Etageareal: 54 m²

Andre brugere: 91N, 305, 306, 307, 324, 325, 336, 339, 360, 361, 377, 382E,
575E, 600S, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 733E, 734, 735, 736

Skønnede driftsudgifter pr. år: 140.000 kr.

Foreløbig andel af driftsudgifterne: 5 %

Rengøringsprogram: 1

Farum St (linje 335)

Etageareal: 54 m²

Andre brugere: 96N, 308, 309E, 333, 334

Skønnede driftsudgifter pr. år: 100.000 kr.

Foreløbig andel af driftsudgifterne: 15 %

Rengøringsprogram: 2

1.1.3 Udbudsenhed 3. Vognplaner 0123

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

45.294 køreplantimerUddybende oplysninger

Linje 123 linjeføring (Roskilde st. - Ålholm Plads):

Roskilde st. – Jernbanegade – Københavnsvej – Hovedgaden - Hedehusene st. - Hovedgaden – Roskildevej - Hallands Boulevard - Høje Taastrup st. - Blekinge Boulevard - Høje Taastrup Vej – Vesterparken - Taastrup st. – Køgevej – Roskildevej – Hovedvejen - Glostrup st. – Hovedvejen – Roskildevej – Ålholmvej.

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	116,97	148,47	14
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	31,50		
Tirsdag	6.00-18.00	116,97	148,47	14
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	31,50		
Onsdag	6.00-18.00	116,97	148,47	14
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	31,50		
Torsdag	6.00-18.00	116,97	148,47	14
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	31,50		
Fredag	6.00-18.00	116,97	148,47	14
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	31,50		
Lørdag	6.00-14.00	49,17	100,95	8
	0.00-6.00 og 14.00-24.00	51,78		
Søndag	6.00-18.00	45,25	69,60	5
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	24,35		

Køreplantimer i alt i uge 4	912,89
Tillægstid i uge 4	152,38
Vægtede køreplantimer i uge 4	98.273,00

Kilometertal og andre detailoplysninger fremgår af A6_afregningsark.xls.

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

0123 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0123Hverdag.V01)
 0123f 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0123fHverdag.V01)
 0123 1 2009-01-11 2009-12-12 Lørdag.txt (0123Lørdag.V01)
 0123 1 2009-01-11 2009-12-12 Søndag.txt (0123Søndag.V01)

Filerne kan downloades på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Pause- og/eller toiletfaciliteter

Roskilde St (linje 123)

Etageareal:	140 m ²
Andre brugere:	93N, 98N, 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:	250.000
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	20 %
Rengøringsprogram:	1

Ålholm St (linje 123)

Etageareal:	65 m ²
Andre brugere:	15, 26, 83N
Skønnede driftsudgifter pr. år:	200.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	5 %
Rengøringsprogram:	1

Glostrup St (linje 123)

Etageareal:	124 m ²
Andre brugere:	13, 141, 143, 166, 300S, 530E, 531E, 548E, 549E, 500S, 847
Skønnede driftsudgifter pr. år:	190.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	5 %
Rengøringsprogram:	1

1.1.4 Udbudsenhed 4. Vognplaner 0213

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

20.541 køreplantimer

Uddybende oplysninger

Linje 212 linjeføring (Roskilde st. - Solrød Strand st.):

Roskilde st. – Køgevej - Søndre Ringvej – Maglegårdsvej – Darupvej – Kamstrupvej - Vor Frue Hovedgade – Køgevej – Lufthavnsvej – Lufthavnsvej – Køgevej – Salløvvej – Brørdrupvej – Svanevej – Ramsømaglevej – Slotsbakken – Hovedgaden – Salløvvej - Snoldelev Bygade - Hastrup Bygade – Kirkegade – Skolevej - Havdrup st. – Skolevej – Nylukkevej – Tykmosevej – Yderholmvej - Solrød Byvej - Solrød Strand st.

Linje 213 linjeføring (Roskilde st. - Solrød Strand st.):

Roskilde st. – Køgevej - Vor Frue Hovedgade – Køgevej – Lufthavnsvej – Køgevej – Salløvvej – Brørdrupvej – Svanevej – Ramsømaglevej – Slotsbakken - Hovedgaden – Salløvvej - Snoldelev Bygade – Salløvvej - Havdrup st. – Skolevej – Kirkegade – Roskildevej - Solrød Byvej - Solrød Strand st.

Linje 215 linjeføring (Roskilde st. - Gadstrup st.):

Roskilde st. – Køgevej - Søndre Ringvej – Maglegårdsvej – Darupvej – Gammelgårdsvej – Hovedvejen – Assenløsevej – Assenløsevejen – Vibyvejen – Vibygårdsvej – Vibyvejen – Dalen – Søndergade – Lindevej – Parkvej – Ørstedvej - Ørsted Bygade – Ramsøllillevej – Slotsbakken – Hovedgaden.

Linje 232 linjeføring (Roskilde st. - Hvalsø st.):

Roskilde st. – Køgevej - Søndre Ringvej – Maglegårdsvej – Darupvej – Gammelgårdsvej – Hovedvejen – Tolstrupvej – Orupvej – Avnstrupvej – Orupvej – Særløsevej - Skov Hastrupvej – Roskildevej – Bryggervej – Hjortemarksvej - Kisserup Krat – Roskildevej – Roskildevej – Søvej – Holbækvej – Møllebjergvej – Tolskovvej - Hvalsø st.

Linje 223E linjeføring (Trekroner st. - Solrød Strand st.):

Trekroner – RUC – Universitetsvej – Aboretvej - Trekroner Parkvej – Københavnsvej – Københavnsvej - Ny Østergade – Køgevej – Roskildevej - Solrød Byvej - Solrød Strand st.

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	61,77	70,62	9
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	8,85		
Tirsdag	6.00-18.00	61,77	70,62	9
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	8,85		
Onsdag	6.00-18.00	61,77	70,62	9
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	8,85		
Torsdag	6.00-18.00	61,77	70,62	9
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	8,85		
Fredag	6.00-18.00	61,77	70,62	9
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	8,85		
Lørdag	6.00-14.00	18,03	34,07	4
	0.00-6.00 og 14.00-24.00	16,03		
Søndag	6.00-18.00	17,88	24,02	3
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	6,13		

Køreplantimer i alt i uge 4 411,17

Tillægstid i uge 4 105,97

Vægtede køreplantimer i uge 4 43.313,74

Kilometertal og andre detailoplysninger fremgår af A6_afregningsark.xls.

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

0213 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0213Hverdag.V01)

0213f 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0213fHverdag.V01)

0213 1 2009-01-11 2009-12-12 Lørdag.txt (0213Lørdag.V01)

0213 1 2009-01-11 2009-12-12 Søndag.txt (0213Søndag.V01)

Filerne kan downloades på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Specielle forhold

Vognløb 3, 6 og 9 på hverdage skal køres med busserne med den laveste kapacitet.

Pause- og/eller toiletfaciliteter**Roskilde St** (linje 212, 213, 215, 232)

Etageareal:	140 m ²
Andre brugere:	93N, 98N, 210, 216, 123, 226, 227, 229E, 230, 234, 239, 358, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 852, 853, 855
Skønnede driftsudgifter pr. år:	250.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	15 %
Rengøringsprogram:	1

Solrød Strand St (linje 212, 213, 223E)

Etageareal:	36 m ²
Andre brugere:	126, 246
Skønnede driftsudgifter pr. år:	97.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	30 %
Rengøringsprogram:	2

Hvalsø St (linje 232)

Etageareal:	32 m ²
Andre brugere:	218, 219, 220, 230
Skønnede driftsudgifter pr. år:	25.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	25 %
Rengøringsprogram:	2

Trekroner St (linje 223E)

Etageareal:	Sug toilet
Andre brugere:	212, 604
Skønnede driftsudgifter pr. år:	25.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	50%
Rengøringsprogram:	3

Havdrup St (linje 212, 213, 215)

Uoff. toilet

1.1.5 Udbudsenhed 5. Vognplaner 0216

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

22.708 køreplantimerUddybende oplysninger

Linje 216 linjeføring (Roskilde st. - Ballerup st.):

Roskilde st. – Jernbanegade - Kong Valdemars Vej – Frederiksborgvej – Lille Valbyvej – Ågerupvej – Gundsøllevej – Kirkerupvej - Østrup Trafikplads - Hove Møllevej - Hove Bygade - Smørum Bygade – Råbrovej – Flodvej – Skebjergvej – Baltorpvej - Ballerup st.

Linje 217 linjeføring (Høje Taastrup st. - Gundsømagle):

Høje Taastrup st. - Høje Taastrup Boulevard - Hallands Boulevard – Gregersensvej - Helgeshøj Alle - Hveen Boulevard – Snubbekorsvej - Ole Rømers Vej – Landsbygaden – Spangåvej – Spangåvej – Landsbygaden – Cathrinebergvej – Hvedstrupvej - Østrup Trafikplads – Ellevej – Hovevej – Holmevej – Piledyssen – Hovedgaden – Sognevej - Gundsømagle Parkvej – Gulddyssevej.

Linje 603 linjeføring (Roskilde st. - Veddelev):

Roskilde st. – Jernbanegade - Kong Valdemars Vej – Kongebakken - Dronning Sofies Vej – Haraldsborgvej – Sognevej – Ollerupvej – Fynsvej – Frederiksborgvej – Baunehøjvej – Fiskervejen.

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	60,23	75,25	6
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	15,02		
Tirsdag	6.00-18.00	60,23	75,25	6
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	15,02		
Onsdag	6.00-18.00	60,23	75,25	6
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	15,02		
Torsdag	6.00-18.00	60,23	75,25	6
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	15,02		
Fredag	6.00-18.00	60,23	75,25	6
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	15,02		
Lørdag	6.00-14.00	24,28	47,33	5
	0.00-6.00 og 14.00-24.00	23,05		
Søndag	6.00-18.00	17,33	23,52	3
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	6,18		

Køreplantimer i alt i uge 4	447,10
Tillægstid i uge 4	104,77
Vægtede køreplantimer i uge 4	47.450,47

Kilometertal og andre detailoplysninger fremgår af A6_afregningsark.xls.

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

0216 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0216Hverdag.V01)

0216 1 2009-01-11 2009-12-12 Lørdag.txt (0216Lørdag.V01)

0216 1 2009-01-11 2009-12-12 Søndag.txt (0216Søndag.V01)

Filerne kan downloades på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Pause- og/eller toiletfaciliteter

Roskilde St (linje 216, 603)

Etageareal: 140 m²

Andre brugere: 93N, 98N, 123, 210, 213, 215, 226, 227, 229E, 230, 232, 234, 239, 358, 601, 602, 604, 605, 606, 607, 852, 853, 855

Skønnede driftsudgifter pr. år: 250.000 kr.

Foreløbig andel af driftsudgifterne: 15 %

Rengøringsprogram: 1

Ballerup St (linje 216)

Etageareal: 100 m²

Andre brugere: 69, 81N, 143, 147, 153E, 156, 157, 158, 159, 350S, 400S

Skønnede driftsudgifter pr. år: 150.000 kr.

Foreløbig andel af driftsudgifterne: 5 %

Rengøringsprogram: 1

Blekinge Boulevard(linje 217)

Etageareal: 64 m²

Andre brugere: 116, 119, 555, 666, 850

Skønnede driftsudgifter pr. år: 100.000 kr.

Foreløbig andel af driftsudgifterne: 45%

Rengøringsprogram: 1

1.1.6 Udbudsenhed 6. Vognplaner 0601, 0602, 0604, 0605, 561e

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

36.969 køreplantimer

Uddybende oplysninger

Linje 601 linjeføring (Låddenhøj - Vindinge):

Låddenhøj – Møllehusvej – Helligkorsvej – Støden – Bredgade – Læderstræde - Hersegade - Roskilde st. – Jernbanegade – Københavnsvej – Bymarken – Vindingevej - Tunevej – Tingvej.

Linje 602 linjeføring (Svogerslev - Æblehaven):

Kongemarksvej – Kongemarksvej - Svogerslev Hovedgade – Holbækvej – Ringstedgade - Roskilde st. – Allehelgensgade - Schmeltz Plads – Støden – Helligkorsvej – Fælledvej – Rønnebærparken – Rønnebærparken – Neergårdsparken.

Linje 604 linjeføring (Trekroner st. / Roskilde st. - Margrethehåb):

Trekroner st. - Trekroner Alle - Nordens Parkvej - Nordens Parkvej - Nordens Parkvej - Nordens Parkvej - Trekroner Alle – Østbyvej – Præstemarksvej – Ternevej - Københavnsvej – Algade – Jernbanegade - Roskilde st. – Ringstedgade – Holbækvej - Låddenhøj – Margrethehåbsvej –Låddenhøj.

Linje (213) linjeføring (Roskilde st. - Solrød Strand st.):

Roskilde st. – Køgevej - Vor Frue Hovedgade – Køgevej – Lufthavnsvej – Køgevej – Salløvvej – Brordrupvej – Svanevej – Ramsømaglevej – Slotsbakken - Hovedgaden – Salløvvej - Snoldelev Bygade – Salløvvej - Havdrup st. – Skolevej – Kirkegade – Roskildevvej - Solrød Byvej - Solrød Strand st.

Linje 605 linjeføring (Boserup - Bakkekammen / Vesthospitalet):

Boserupvej – Boserupvej - Bistrup Alle - Sankt Hans Gade – Støden – Bredgade - Hersegade - Roskilde st. – Køgevej - Søndre Ringvej – Maglegårdsvej – Bakkesvinget - Bakkekammen – Bakkesvinget.

Linje 607 linjeføring (Boserup - Gartnervang):

Boserupvej – Boserupvej - Bistrup Alle - Sankt Hans Gade - Sankt Clara Vej – Frederiksborgvej – Palæstræde – Læderstræde – Hersegade - Roskilde st. - Køgevej – Motelvej – Astersvej – Gartnervang.

Linje 561E linjeføring (E-Bus - Maglegårdsvej):

Ny Østergade – Køgevej – Maglelunden – Maglegårdsvej – Køgevej - Ny Østergade.

Linje (212) linjeføring (Roskilde st. - Solrød Strand st.):

Roskilde st. – Køgevej - Søndre Ringvej – Maglegårdsvej – Darupvej – Kamstrupvej - Vor Frue Hovedgade – Køgevej – Lufthavnsvej – Lufthavnsvej – Køgevej – Salløvvej – Brordrupvej – Svanevej – Ramsømaglevej – Slotsbakken – Hovedgaden – Salløvvej - Snoldelev Bygade - Hastrup Bygade – Kirkegade – Skolevej - Havdrup st. – Skolevej – Nylukkevej – Tykmosevej – Yderholmvej - Solrød Byvej - Solrød Strand st.

Linje (232) linjeføring (Roskilde st. - Hvalsø st.):

Roskilde st. – Køgevej - Søndre Ringvej – Maglegårdsvej – Darupvej – Gammelgårdsvej – Hovedvejen – Tolstrupvej – Orupvej – Avnstrupvej – Orupvej – Særløsevej - Skov Hastrupvej – Roskildevvej – Bryggervej – Hjortemarksvej - Kisserup Krat – Roskildevvej – Roskildevvej – Søvej – Holbækvej – Møllebjergvej – Tolskovvej - Hvalsø st.

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	102,97	126,10	13
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	23,13		
Tirsdag	6.00-18.00	102,97	126,10	13
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	23,13		
Onsdag	6.00-18.00	102,97	126,10	13
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	23,13		
Torsdag	6.00-18.00	102,97	126,10	13
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	23,13		
Fredag	6.00-18.00	101,48	124,62	13
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	23,13		
Lørdag	6.00-14.00	34,23	67,32	8
	0.00-6.00 og 14.00-24.00	33,08		
Søndag	6.00-18.00	25,95	39,47	4
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	13,52		

Køreplantimer i alt i uge 4	735,79
Tillægstid i uge 4	187,01
Vægtede køreplantimer i uge 4	77.986,40

Kilometertal og andre detailoplysninger fremgår af A6_afregningsark.xls.

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

0601 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0601Hverdag.V01)
 0601 1 2009-01-11 2009-12-12 Lørdag.txt (0601Lørdag.V01)
 0601 1 2009-01-11 2009-12-12 Søndag.txt (0601Søndag.V01)
 0602 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0602Hverdag.V01)
 0602 1 2009-01-11 2009-12-12 Lørdag.txt (0602Lørdag.V01)
 0602 1 2009-01-11 2009-12-12 Søndag.txt (0602Søndag.V01)
 0604 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0604Hverdag.V01)
 0604 1 2009-01-11 2009-12-12 Lørdag.txt (0604Lørdag.V01)
 0604 1 2009-01-11 2009-12-12 Søndag.txt (0604Søndag.V01)
 0605 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0605Hverdag.V01)
 0605 1 2009-01-11 2009-12-12 Lørdag.txt (0605Lørdag.V01)
 0605 1 2009-01-11 2009-12-12 Søndag.txt (0605Søndag.V01)
 561e 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (561eHverdag.V01)
 561ef 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (561efHverdag.V01)

Filerne kan downloades på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Pause- og/eller toiletfaciliteter**Roskilde St** (linje 212, 213, 232, 601, 602, 604, 605, 607)

Etageareal:	140 m ²
Andre brugere:	93N, 98N, 123, 210, 212, 213, 215, 226, 227, 229E, 230, 232, 234, 239, 358, 606, 852, 853, 855
Skønnede driftsudgifter pr. år:	250.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	15 %
Rengøringsprogram:	1

Trekroner St (linje 604, 212)

Etageareal:	Sug toilet
Andre brugere:	223E
Skønnede driftsudgifter pr. år:	25.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	50%
Rengøringsprogram:	3

Solrød Strand St (linje 212, 213)

Etageareal:	36 m ²
Andre brugere:	126, 212, 213, 223E, 246
Skønnede driftsudgifter pr. år:	97.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	5 %
Rengøringsprogram:	2

Hvalsø St (linje 232)

Etageareal:	32 m ²
Andre brugere:	218, 219, 220, 230
Skønnede driftsudgifter pr. år:	25.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	5 %
Rengøringsprogram:	2

Havdrup St (linje 213)

Uoff. toilet

1.1.7 Udbudsenhed 7. Vognplaner 0232x. 0233

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

1.081 køreplantimer

Uddybende oplysninger

Linje (123) linjeføring (Roskilde st. - Ålholm Plads):

Roskilde st. – Jernbanegade – Københavnsvej – Hovedgaden - Hedehusene st. - Hovedgaden – Roskildevej - Hallands Boulevard - Høje Taastrup st. - Blekinge Boulevard - Høje Taastrup Vej – Vesterparken - Taastrup st. – Køgevej – Roskildevej – Hovedvejen - Glostrup st. – Hovedvejen – Roskildevej – Ålholmvej.

Linje (212) linjeføring (Roskilde st. - Solrød Strand st.):

Roskilde st. – Køgevej - Søndre Ringvej – Maglegårdsvej – Darupvej – Kamstrupvej - Vor Frue Hovedgade – Køgevej – Lufthavnsvej – Lufthavnsvej – Køgevej – Salløvvej – Brørdrupvej – Svanevej – Ramsømaglevej – Slotsbakken – Hovedgaden – Salløvvej - Snoldelev Bygade - Hastrup Bygade – Kirkegade – Skolevej - Havdrup st. – Skolevej – Nylukkevej – Tykmosevej – Yderholmvej - Solrød Byvej - Solrød Strand st.

Linje (232) linjeføring (Roskilde st. - Hvalsø st.):

Roskilde st. – Køgevej - Søndre Ringvej – Maglegårdsvej – Darupvej – Gammelgårdsvej – Hovedvejen – Tolstrupvej – Orupvej – Avnstrupvej – Orupvej – Særløsevej - Skov Hastrupvej – Roskildevej – Bryggervej – Hjortemarksvej - Kisserup Krat – Roskildevej – Roskildevej – Søvej – Holbækvej – Møllebjergvej – Tolskovvej - Hvalsø st.

Linje (358) linjeføring (Roskilde st. - Stenløse st.):

Roskilde st. – Jernbanegade - Kong Valdemars Vej – Klosterengen – Herregårdsvej - Himmelev Bygade - Store Valbyvej – Ågerupvej – Gundsøllillevej – Hejnstrupvej - Gundsømagle Parkvej – Gulddyssevej – Sognevej – Frederiksborgvej – Møllevej – Møllehaven – Lindegårdsvej - Jyllinge Parkvej – Værebrovej – Rådalsvej – Nordmarksvej – Osvej – Værebrovej – Lyshøjvej - Gammel Roskildevej - Ring Syd - Frode Fredegods Vej – Krogholmvej - Stenløse st. - Dam Holme.

Linje (561E) linjeføring (E-Bus - Maglegårdsvej):

Ny Østergade – Køgevej – Maglelunden – Maglegårdsvej – Køgevej - Ny Østergade.

Linje (602) linjeføring (Svogerslev - Æblehaven):

Kongemarksvej – Kongemarksvej - Svogerslev Hovedgade – Holbækvej – Ringstedgade - Roskilde st. – Allehelgensgade - Schmeltz Plads – Støden – Helligkorsvej – Fælledvej – Rønnebærparken – Rønnebærparken – Neergårdsparken – Neergårdsparken.

Linje (605) linjeføring (Boserup - Bakkekammen / Vesthospitalet):

Boserupvej – Boserupvej - Bistrup Alle - Sankt Hans Gade – Støden – Bredgade - Hersegade - Roskilde st. – Køgevej - Søndre Ringvej – Maglegårdsvej – Bakkesvinget - Bakkekammen – Bakkesvinget.

Linje (600S) linjeføring (Hillerød st. - Hundige st. / Roskilde st.):

Hillerød st. – Milnersvej – Peder Oxes Allé - Roskildevej – Hovedvejen – Kongensgade - Slangerup Rutebilstation – Roskildevej - Ølstykke st. - Gammel Roskildevej – Værebrovej - Jyllinge Parkvej – Frederiksborgvej – Herregårdsvej – Københavnsvej – Jernbanegade – Køgevej - Østre Ringvej –

Vindingevej – Tunevej – Nørregade - Tune Parkvej – Grevevej – Vesterbjerg - Greve Bygade - Greve Landevej - Greve Centervej - Greve st. – Lillevangsvej – Eriksmindevej – Godsvej - Hundige Centervej - Hundige st.

Linje 233 linjeføring (Lejre st., Roskilde st. - Sagnlandet Lejre):
Roskilde st. – Lejre St. – Ledreborg Slot Øst – Sagnlandet Lejre.

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	3,62	3,62	4
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	0,00		
Tirsdag	6.00-18.00	3,47	3,47	4
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	0,00		
Onsdag	6.00-18.00	3,47	3,47	4
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	0,00		
Torsdag	6.00-18.00	3,47	3,47	4
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	0,00		
Fredag	6.00-18.00	3,47	3,47	4
	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	17,49
Tillægstid i uge 4	17,33
Vægtede køreplantimer i uge 4	1.748,50

Kilometertal og andre detailoplysninger fremgår af A6_afregningsark.xls.

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

0233 1 2009-05-01 2009-10-16 Hverdag.txt (0233Hverdag.V01)
0233f 1 2009-05-01 2009-10-16 Hverdag.txt (0233fHverdag.V01)
0233 1 2009-05-01 2009-10-16 Lørdag.txt (0233Lørdag.V01)
0233 1 2009-05-01 2009-10-16 Søndag.txt (0233Søndag.V01)
0232x 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0232xHverdag.V01)

Filerne kan downloades på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Specielle forhold

Linje 233 kører kun i sommerperioden ca. 1.5. til ca. 16.10.

Der skal køres ekstrature på linje 233, hvis der er behov derfor. Prisen for sådanne ekstrature skal fremgå af tilbudet.

Pause- og/eller toiletfaciliteter**Roskilde St** (linje 123, 212, 232, 233, 358, 600S, 602, 605)

Etageareal:	140 m ²
Andre brugere:	93N, 98N, 123, 210, 212, 213, 215, 226, 227, 229E, 230, 232, 234, 239, 601, 602, 604, 605, 606, 607, 852, 853, 855
Skønnede driftsudgifter pr. år:	250.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	10 %
Rengøringsprogram:	1

Ålholm Plads (linje 123)

Etageareal:	65 m ²
Andre brugere:	15, 26, 83N, 123
Skønnede driftsudgifter pr. år:	200.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	5 %
Rengøringsprogram:	1

Glostrup St (linje 123)

Etageareal:	124 m ²
Andre brugere:	13, 123, 141, 143, 166, 300S, 530E, 531E, 548E, 549E, 500S, 847
Skønnede driftsudgifter pr. år:	190.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	5 %
Rengøringsprogram:	1

Solrød Strand St (linje 212)

Etageareal:	36 m ²
Andre brugere:	126, 212, 213, 223E, 246
Skønnede driftsudgifter pr. år:	97.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	5 %
Rengøringsprogram:	2

Hvalsø St (linje 232)

Etageareal:	32 m ²
Andre brugere:	218, 219, 220, 230
Skønnede driftsudgifter pr. år:	25.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	25 %
Rengøringsprogram:	2

Stenløse St (linje 358)

Etageareal:	10 m ²
Andre brugere:	302, 303, 304, 334
Skønnede driftsudgifter pr. år:	4.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	20 %
Rengøringsprogram:	3

Hillerød St (linje 600S)

Etageareal:	54 m ²
Andre brugere:	91N, 305, 306, 307, 324, 325, 335, 336, 339, 360, 361, 377, 382E, 575E, 600S, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 733E, 734, 735, 736
Skønnede driftsudgifter pr. år:	140.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	5 %
Rengøringsprogram:	1

Hundige St (linje 600S)

Etageareal:	40 m ²
Andre brugere:	128, 154E, 225,400S, 600S, 854
Skønnede driftsudgifter pr. år:	100.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	5%
Rengøringsprogram:	1

1.1.8 Udbudsenhed 8. Vognplaner 0239, 098n

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

26.035 køreplantimer

Uddybende oplysninger

Linje 239 linjeføring (Frederikssund st. - Roskilde st.):

Frederikssund st. – Bruhnsvej – Færgevej – Færgelundsvej – Hovedgaden - Møllevej – Landerslevvej – Lyngerupvej – Skibbyvej – Industrivej - Hovedgaden – Elverdamsvej – Bygaden – Karlebyvej – Hornsherredvej – Lindenborgvej – Stamvej - Svogerslev Hovedgade – Holbækvej – Ringstedgade – Jernbanegade.

Linje 229E linjeføring (Frederikssund st. - Roskilde st.):

Frederikssund st. – Færgevej – Frederiksborggade – Frederiksværkvej - J.F. Willumsensvej – Færgelundsvej – Hovedgaden – Møllevej - Landerslevvej – Lyngerupvej – Skibbyvej – Industrivej – Hovedgaden – Elverdamsvej - Bygaden – Karlebyvej – Hornsherredvej – Lindenborgvej – Stamvej – Holbækvej - Ringstedgade – Jernbanegade.

Linje 226 linjeføring (Skibby Industrivej - Roskilde st.):

Industrivej – Hovedgaden – Krabbesholmvej – Gershøjvej – Tingstedet – Hornsherredvej – Lindenborgvej – Stamvej - Svogerslev Hovedgade – Holbækvej – Ringstedgade – Jernbanegade.

Linje 227 linjeføring (Roskilde st. - Kirke Hyllinge):

Bygaden – Hvidemosevej – Sydmarksvej – Sydmarksvej – Møllehøjvej - Østre Digevej – Ejbybrovej – Åvej - Ejby Havnevej - Ejby Strandvej – Elverdamsvej – Bygaden – Karlebyvej – Hornsherredvej – Ejbyvej – Ryegade – Torkilstrupvej – Ryevej – Odinsvej – Landevejen – Lindenborgvej – Stamvej - Svogerslev Hovedgade – Holbækvej – Ringstedgade – Jernbanegade – Maglegårdsvej – Køgevej – Køgevej.

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	63,00	83,27	7
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	20,27		
Tirsdag	6.00-18.00	63,00	83,27	7
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	20,27		
Onsdag	6.00-18.00	63,00	83,27	7
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	20,27		
Torsdag	6.00-18.00	63,00	83,27	7
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	20,27		
Fredag	6.00-18.00	63,00	88,57	7
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	25,57		
Lørdag	6.00-14.00	17,97	49,05	3
	0.00-6.00 og 14.00-24.00	31,08		
Søndag	6.00-18.00	23,28	38,47	3
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	15,18		

Køreplantimer i alt i uge 4 509,15

Tillægstid i uge 4 113,43

Vægtede køreplantimer i uge 4 55.132,03

Kilometertal og andre detailoplysninger fremgår af A6_afregningsark.xls.

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

0239 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0239Hverdag.V01)

0239 1 2009-01-11 2009-12-12 Lørdag.txt (0239Lørdag.V01)

0239 1 2009-01-11 2009-12-12 Søndag.txt (0239Søndag.V01)

098n 1 2009-01-11 2009-12-12 Fredag.txt (098nFredag.V01)

098n 1 2009-01-11 2009-12-12 Lørdag.txt (098nLørdag.V01)

Filerne kan downloades på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Specielle forhold

Vognløb 1, 2, 6 og 7 på hverdage skal køre med busser med ekstra kapacitet.

Option

Senest 1. juni 2010 ønsker Movia mulighed for at bestille yderligere 1 eller 2 13,7m busser til kørsel på linje 229E, til driftsstart samtidig med de øvrige busser, dvs. den 12. december 2010, eller snarest herefter (dvs. når busserne kan leveres). Kørselsomfanget for disse busser vil i givet fald være hverdage

mellem 6 og 18, med et årligt timetal på ca. 3.000 køreplantimer. Prisen for disse 1 eller 2 yderligere busser skal angives i tilbudsblanketten.

Pause- og/eller toiletfaciliteter

Roskilde St (linje 226, 227, 229E, 239)

Etageareal:	140 m ²
Andre brugere:	93N, 98N, 123, 210, 212, 213, 215, 230, 232, 233, 234, 358, 600S, 601, 602, 604, 605, 606, 607, 852, 853, 855
Skønnede driftsudgifter pr. år:	250.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	10 %
Rengøringsprogram:	1

Frederikssund St (linje 229E, 239)

Etageareal:	67 m ²
Andre brugere:	92N, 98N, 229E, 239, 301, 302, 307, 308, 309E, 317, 318, 319, 322, 323
Skønnede driftsudgifter pr. år:	205.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	15 %
Rengøringsprogram:	2

Kirke Hyllinge St (linje 227)

Etageareal:	Sug toilet
Andre brugere:	218, 219, 221, 224
Skønnede driftsudgifter pr. år:	10.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	50 %
Rengøringsprogram:	3

1.1.9 Udbudsenhed 9. Vognplaner 0317

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

22.426 køreplantimer

Uddybende oplysninger

Linje 317 linjeføring (Frederikssund st. - Skibby Industrivej via Vellerup):

Frederikssund St. – Jægersprislejren – Over Dråby – Over Dråby Strand – Dalby Huse – Kyndby – Venslev - Vejleby – Vellerup Kirke – Ferslev – Ferslev Skole – Venslev – Solbakkeskolen – Røgerup – Skibby – Skibby Industrivej – Hanghøj - Marbækskolen.

Linje 318 linjeføring (Frederikssund st. - Skibby Industrivej via Skuldelev):

Frederikssund St – J.F. Willumsensvej / Kocksvej – Gerlev – Tørslev – Skuldelev Kirke – Skuldelev Skole – Østby - Sønderby – Selsø Kirke – Manderup – Marbækskolen – Hanghøj – Skibby Industrivej.

Linje 322 linjeføring (Frederikssund st. - Barakvejen):

Frederikssund St - J.F. Willumsensvej / Kocksvej – Jægersprislejren – Jægerspris Slot – Skoven Kirke – Hornsved (Købmand) – Barakvejen.

Linje 323 linjeføring (Frederikssund st. - Skibby Industrivej via Vellerup):

Frederikssund St – Jægersprislejren – Over Dråby – Landerslev – Gerlev – Lyngerup – Dalby – Kyndby – Kyndbyværket – Kyndby – Venslev – Vejleby – Vellerup Kirke – Ferslev – Ferslev Skole – Rågerup – Skibby v/ Skuldelevvej – Skibby Industrivej – Hanghøj – Marbækskolen.

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	55,00	70,62	7
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	15,62		
Tirsdag	6.00-18.00	55,00	70,62	7
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	15,62		
Onsdag	6.00-18.00	55,00	70,62	7
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	15,62		
Torsdag	6.00-18.00	55,00	70,62	7
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	15,62		
Fredag	6.00-18.00	55,00	70,62	7
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	15,62		
Lørdag	6.00-14.00	21,87	45,27	6
	0.00-6.00 og 14.00-24.00	23,40		
Søndag	6.00-18.00	28,38	40,22	6
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	11,83		

Køreplantimer i alt i uge 4 438,56

Tillægstid i uge 4 104,97

Vægtede køreplantimer i uge 4 47.566,80

Kilometertal og andre detailoplysninger fremgår af A6_afregningsark.xls.

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

0317 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0317Hverdag.V01)

0317f 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0317fHverdag.V01)

0317 1 2009-01-11 2009-12-12 Lørdag.txt (0317Lørdag.V01)

0317 1 2009-01-11 2009-12-12 Søndag.txt (0317Søndag.V01)

Filerne kan downloades på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Specielle forhold

Området, hvor disse linjer kører, bliver også betjent af telebus. Der kan forventes et tæt sammen-arbejde med operatøren for telebussen.

Linje 318 og 317/323 er tilpasset ringetider til 3 skoler.

Linjerne hænger sammen på Marbækskolen, og må ikke skiltes ad. Det er den samme bus, som forsætter. (f.eks.: linje 318 fra Skuldelev til Marbækskolen – bliver herefter linje 317 mod Ferslev skole og omvendt).

Der er enkelte skoleferieafgange på linje 317 og 323. Linje 318 holder ikke ferie.

På ungdomsskoledage betjener linje 318 og 323 elever til ungdomsskolen, der er placeret i Skibby, lidt uden for normal rute.

Linje 322 betjener også ungdomsskoleelever til Jægersprissskolerne.

Pause- og/eller toiletfaciliteter

Frederikssund St (linje 317, 318, 322, 323)

Etageareal:	67 m ²
Andre brugere:	92N, 98N, 229E, 239, 301, 302, 307, 308, 309E, 319
Skønnede driftsudgifter pr. år:	205.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	20%
Rengøringsprogram:	2

1.1.10 Udbudsenhed 10. Vognplaner 0219

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

14.992 køreplantimer

Uddybende oplysninger

Linje 0218 linjeføring (Kirke Hyllinge - Kirke Sonnerup):

Kirke Hyllinge – Bramsnesviggskolen – Rye – Jenslev – Langtvedkrydset – Kirke Sonnerup Skole – Englerup – Vintre Mølle – Ordrup – Elverdam – Dyvelslyst – Langtvedkrydset – Bramsnesviggskolen.

Linje 0219 linjeføring (Kirke Hyllinge - Hvalsø st.):

Bygaden – Kirkevej – Bygaden – Ammershøjvej – Elverdamsvej – Sydmarksvej - Møllehøjvej - Østre Digevej – Ejbybrovej – Åvej - Ejby Havnevej - Ejby Strandvej - Elverdamsvej – Ordrupvej – Englerupvej – Dyvelslyst – Blakledsvej – Holbækvej – Møllebjergvej – Tolkskovvej - Hvalsø st..

Linje 0220 linjeføring (Kirke Sonnerup skole, Hvalsø st. - Kirke Sonnerup skole, Hvalsø st.):

Lindeskovvej – Ny Tolstrup – Avnstrup – Særløse – Skov Hastrup – Kisserup – Hvalsø Skole – Hvalsø St.

Linje 0221 linjeføring (Kirke Hyllinge skole):

Kirke Hyllinge Skole – Kirke Hyllinge – Store Karleby – Jenslev – Rye – Uglestrup – Munkholmvej – Lindevangsvej – Lyndbyparken – Lyndby – Vandværket/Hyrdehuset – Sæby - Vandværket/Hyrdehuset – Lille Karleby – Store Karleby - Kirke Hyllinge Skole.

Linje 0224 linjeføring (Sæby/Gershøj skole, Kirke Hyllinge skole - Sæby/Gershøj skole, Kirke Hyllinge skole):

Kirke Hyllinge Skole – Lindegårdsparken – Egholm Hovedgård – Polakhuset – Biltris – Røde Smedie – Krabbesholm – Gershøj – Sæby – Sæby Gershøj Skole - Kirke Hyllinge Skole – Kyndeløse – Nørre Hyllinge - Kirke Hyllinge Skole.

Linje 0230 linjeføring (Roskilde st. - Hvalsø st.):

Roskilde St. – Svogerslev – Kornerup – Gevninge (Forsamlingshus) – Gevninge (Brugsen) – Oldvejsparken – Korsvejen – Torkildstrup – Kirke Såby Kirke – Hvalsø St.(ankomst) – Hvalsø St.(Afgang). – Vester Såby – Dyvelslyst – Kirke Sonnerup (Ved Kirken) – Englerup.

Linje 0232 linjeføring (Roskilde st. - Hvalsø st.):

Roskilde st. – Køgevej - Søndre Ringvej – Maglegårdsvej – Darupvej – Gammelgårdsvej – Hovedvejen – Tolstrupvej – Orupvej – Avnstrupvej – Orupvej – Særløsevej - Skov Hastrupvej – Roskildevej – Bryggervej – Hjortemarksvej - Kisserup Krat – Roskildevej – Søvej – Holbækvej – Møllebjergvej – Tolkskovvej - Hvalsø st.

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	45,87	54,37	7
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	8,50		
Tirsdag	6.00-18.00	45,87	54,37	7
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	8,50		
Onsdag	6.00-18.00	45,87	54,37	7
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	8,50		
Torsdag	6.00-18.00	45,87	54,37	7
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	8,50		
Fredag	6.00-18.00	45,87	54,37	7
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	8,50		
Lørdag	6.00-14.00	9,18	21,90	2
	0.00-6.00 og 14.00-24.00	12,72		
Søndag	6.00-18.00	12,58	18,80	2
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	6,22		

Køreplantimer i alt i uge 4	312,54
Tillægstid i uge 4	109,59
Vægtede køreplantimer i uge 4	33.115,01

Kilometertal og andre detailoplysninger fremgår af A6_afregningsark.xls.

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

0219 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0219Hverdag.V01)

0219f 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0219fHverdag.V01)

0219 1 2009-01-11 2009-12-12 Lørdag.txt (0219Lørdag.V01)

0219 1 2009-01-11 2009-12-12 Søndag.txt (0219Søndag.V01)

Fileerne kan downloades på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Specielle forhold

Området, hvor disse linjer kører, bliver også betjent af telebus. Der kan forventes et tæt sammen-arbejde med operatøren for telebussen.

Linje 218, 220, 221 og 224 kører kun på skoledage. Linjerne er tilpasset skolernes ringetider og elevers bopælsadresser. Linje 218 bliver erstattet med enkelte afgange på linje 219 i skoleferier.

Linje 230 har enkelte afgange, der er tilpasset en skole, hvor linje 230 kører en anden rute på skoledage.

Linje 232 har 3 afgange på denne vognplan, disse kører kun på skoledage.

Pause- og/eller toiletfaciliteter**Roskilde St** (linje 230, 232)

Etageareal:	140 m ²
Andre brugere:	93N, 98N, 123, 210, 212, 213, 215, 226, 227, 229E, 230, 232, 233, 234, 239, 358, 600S, 601, 602, 604, 605, 606, 607, 852, 853, 855
Skønnede driftsudgifter pr. år:	250.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	10 %
Rengøringsprogram:	1

Kirke Hyllinge St (linje 218, 219, 224)

Etageareal:	Sug toilet
Andre brugere:	221, 227
Skønnede driftsudgifter pr. år:	10.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	40 %
Rengøringsprogram:	3

Hvalsø St (linje 218, 219, 224)

Etageareal:	32 m ²
Andre brugere:	218, 232
Skønnede driftsudgifter pr. år:	25.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	75 %
Rengøringsprogram:	2

1.1.11 Udbudsenhed 11. Vognplaner 0385, 585e

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

9.321 køreplantimerUddybende oplysninger

Linje 385 linjeføring (Holte st. - Allerød Rønneholtparken):

Holte st. - Holte Stationsvej – Kongevejen - Birkerød Kongevej – Kongevejen - Sortemosevej – Kongevejen - Sjælsø Alle - Bløvsrød Alle – Sandholmgårdsvej – Nymøllevej – Banevang - Allerød st. – Lilledal – Kollerødvej - Rønneholt Parkvej – Violvej.

Linje 376 linjeføring (Lokalbus - Allerød st.):

Allerød st. – Lilledal – Mølløvænget - Hammersholt Byvej - Enghave Parkvej - Havrevænget – Mølløvænget – Lilledal - Allerød st.

Linje 585E linjeføring (E-Bus - Allerød st.):

Banevang – Gydevang – Borupvang – Frederiksborgvej – Banevang.

Linje 586E linjeføring (E-Bus - Allerød st):

Banevang – Frederiksborgvej – Borupvang – Gydevang - Frederiksborgvej - Banevang.

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	28,17	32,43	4
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	4,27		
Tirsdag	6.00-18.00	28,17	32,43	4
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	4,27		
Onsdag	6.00-18.00	28,17	32,43	4
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	4,27		
Torsdag	6.00-18.00	28,17	32,43	4
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	4,27		
Fredag	6.00-18.00	28,02	31,98	4
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	3,97		
Lørdag	6.00-14.00	4,92	11,25	1
	0.00-6.00 og 14.00-24.00	6,33		
Søndag	6.00-18.00	7,62	10,35	1
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	2,73		

Køreplantimer i alt i uge 4	183,32
Tillægstid i uge 4	50,65
Vægtede køreplantimer i uge 4	19.301,02

Kilometertal og andre detailoplysninger fremgår af A6_afregningsark.xls.

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

0385 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0385Hverdag.V01)

0385 1 2009-01-11 2009-12-12 Lørdag.txt (0385Lørdag.V01)

0385 1 2009-01-11 2009-12-12 Søndag.txt (0385Søndag.V01)

585e 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (585eHverdag.V01)

Filerne kan downloades på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Pause- og/eller toiletfaciliteter

Holte St (linje 385)

Etageareal:	60 m ²
Andre brugere:	170, 184, 190, 192, 190, 195, 334, 354
Skønnede driftsudgifter pr. år:	130.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	5 %
Rengøringsprogram:	1

Allerød St (linje 376, 385, 585E, 586E)

Etageareal:	4 m ²
Andre brugere:	Ingen
Skønnede driftsudgifter pr. år:	11.000kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	100 %
Rengøringsprogram:	3

1.1.12 Udbudsenhed 12. Vognplaner 0333, 0334

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

22.501 køreplantimerUddybende oplysninger

Linje 333 linjeføring (Farum st.):

Farum st. – Frederiksborgvej – Gammelgårdsvej – Paltholmvej – Solhøjgårdsvej- Hvilebækgårdsvej - Borgmester Jespersens Vej – Paltholmvej – Frederiksborgvej - Farum st. - Farum Hovedgade – Lillevangsvej – Slangerupvej - Farum Gydevej – Frederiksborgvej - Farum Gydevej – Ryttergårdsvej – Lillevangsvej - Farum Hovedgade – Stationsvej - Farum st.

Linje 334 linjeføring (Stenløse st. evt. Farum st.):

Holte st. - Holte Stationsvej – Kongevejen – Vasevej - Bistrup Trafikplads – Bistrupvej – Paltholmvej – Stavnsholtvej - Farum st. - Farum Hovedgade – Hestetangsvej – Farumvej – Hvidehøjvej – Måløvvej – Bygaden – Hesselvej – Klokkekildevej – Stenløsevej - Brunhøjvej - Søsum Bygade – Søsumvej – Frederikssundsvej – Krogholmvej – Smedebakken - Stenløse st.

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	56,78	73,58	6
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	16,80		
Tirsdag	6.00-18.00	56,78	73,58	6
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	16,80		
Onsdag	6.00-18.00	56,78	73,58	6
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	16,80		
Torsdag	6.00-18.00	56,78	73,58	6
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	16,80		
Fredag	6.00-18.00	56,78	73,58	6
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	16,80		
Lørdag	6.00-14.00	19,47	41,15	5
	0.00-6.00 og 14.00-24.00	21,68		
Søndag	6.00-18.00	19,48	31,50	3
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	12,02		

Køreplantimer i alt i uge 4	440,57
Tillægstid i uge 4	123,00
Vægtede køreplantimer i uge 4	47.397,34

Kilometertal og andre detailoplysninger fremgår af A6_afregningsark.xls.

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

0333 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0333Hverdag.V01)
0333 1 2009-01-11 2009-12-12 Lørdag.txt (0333Lørdag.V01)
0333 1 2009-01-11 2009-12-12 Søndag.txt (0333Søndag.V01)
0334 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0334Hverdag.V01)
0334 1 2009-01-11 2009-12-12 Lørdag.txt (0334Lørdag.V01)
0334 1 2009-01-11 2009-12-12 Søndag.txt (0334Søndag.V01)

Filerne kan downloades på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Pause- og/eller toiletfaciliteter

Holte St (linje 334)

Etageareal: 60 m²
Andre brugere: 170, 184, 190, 192, 190, 195, 354, 385
Skønnede driftsudgifter pr. år: 130.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne: 10 %
Rengøringsprogram: 1

Stenløse St (linje 334)

Etageareal: 10 m²
Andre brugere: 302, 303, 304, 358
Skønnede driftsudgifter pr. år: 4.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne: 20 %
Rengøringsprogram: 3

Farum (linje 333, 334)

Etageareal: 54 m²
Andre brugere: 96N, 308, 309E, 335
Skønnede driftsudgifter pr. år: 100.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne: 70 %
Rengøringsprogram: 2

1.1.13 Udbudsenhed 13. Vognplaner 0170

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

30.131 køreplantimer

Uddybende oplysninger

Linje 170 linjeføring (Lyngby st. - Holte st.):

Lyngby st. - Lyngby Hovedgade – Kongevejen – Skovbrynet – Hummeltoftevej - Grønnevej – Frederiksdalsvej - Furesø Parkvej – Furesøvej – Højdevej – Parcelvej - Dronninggårds Allé – Rønnebærvej - Holte Stationsvej.

Linje 191 linjeføring (Sorgenfri st. - Lyngby st.):

Hummeltoftevej – Skovbrynet – Kongevejen – Virumvej – Frederiksdalsvej – Nybrovej – Buddingevej - Lyngby st.

Linje 194 linjeføring (Lyngby st. - Skodsborg st.):

Lyngby st. - Lyngby Hovedgade – Kongevejen – Bredevej – Skodsborgvej – Mothsvej – Vangebovej – Skodsborgvej – Skodsborgparken.

Linje 196 linjeføring (Lyngby st. - Hellerup st.):

Lyngby st. – Buddingevej – Nybrovej – Nybrovej – Vangedevej – Ellegårdsvej - Kildegårdsvej – Hellerupvej - Hellerup st.

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	71,33	90,10	7
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	18,77		
Tirsdag	6.00-18.00	71,33	90,10	7
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	18,77		
Onsdag	6.00-18.00	71,33	90,10	7
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	18,77		
Torsdag	6.00-18.00	71,33	90,10	7
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	18,77		
Fredag	6.00-18.00	71,33	90,10	7
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	18,77		
Lørdag	6.00-14.00	38,33	76,08	7
	0.00-6.00 og 14.00-24.00	37,75		
Søndag	6.00-18.00	42,17	58,48	5
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	16,32		

Køreplantimer i alt i uge 4	585,06
Tillægstid i uge 4	142,08
Vægtede køreplantimer i uge 4	63.648,86

Kilometertal og andre detailoplysninger fremgår af A6_afregningsark.xls.

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

0170 1 2009-01-11 2009-12-12 Hverdag.txt (0170Hverdag.V01)

0170 1 2009-01-11 2009-12-12 Lørdag.txt (0170Lørdag.V01)

0170 1 2009-01-11 2009-12-12 Søndag.txt (0170Søndag.V01)

Filerne kan downloades på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Pause- og/eller toiletfaciliteter**Holte St** (linje 170)

Etageareal:	60 m ²
Andre brugere:	184, 190, 192, 190, 195, 334, 354, 385
Skønnede driftsudgifter pr. år:	130.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	10 %
Rengøringsprogram:	1

Hellerup St (linje 196)

Etageareal:	90 m ²
Andre brugere:	184, 190, 192, 190, 195, 334, 354, 385
Skønnede driftsudgifter pr. år:	105.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	10 %
Rengøringsprogram:	1

Lyngby St (linje 170, 191, 194, 196)

Etageareal:	160 m ²
Andre brugere:	184, 190, 192, 190, 195, 334, 354, 385
Skønnede driftsudgifter pr. år:	350.000 kr.
Foreløbig andel af driftsudgifterne:	15 %
Rengøringsprogram:	1

1.2 Ændringer i forhold til de gældende køreplaner

Udbudsmaterialet tager udgangspunkt i linjernes nuværende ruteføring og køreplan.

Der er dog justeret på afgangstider og ruteføring på følgende linjer:

Udbudsenhed 1

Linje 360:

Ny rute. Kører ikke mellem Helsingør st. og Hillerød st.

Linje 362:

Ny rute. Kører ikke mellem Vejby st. og Helsingør st.

Udbudsenhed 2

Ny rute i Vassingerød. Der køres ad Vassingerødvej – Nymøllevej – Kærhøjgårdsvej.

Udbudsenhed 8 - vognplan 239 hverdag

Linje 226:

2 eftermiddagsafgange fra Skibby tidligerelagt 20 minutter

Udbudsenhed 9 - vognplan 317 hverdag

Linje 318:

3 eftermiddagsafgange fra Skibby tidligerelagt 13 minutter

Linje 322:

2 eftermiddagsafgange fra Frederikssund tidligerelagt 17 minutter og tilsvarende fra Barakvejen. Den sidste aftentur fra Frederikssund er tidligerelagt 1 time og tilsvarende fra Barakvejen

1.3 Afregningsvognplaner

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

Afregningsvognplanerne med de specifikke vognløb leveres kun elektronisk som standard-export-filer fra køreplanssystemet HASTUS eller som tekst-filer. Disse filer kan for de indbudte operatører downloades fra udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*.

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, så 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.

1.4 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.

1.5 Køreplantimer og ophold

Antallet af køreplantimer pr. standardår 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 (fx omkring ungdomsskolekørsel og forskellige ferieperioder for uddannelsesinstitutioner), lørdagsplanerne (fx nytårsaften) og søndagsplanerne (fx 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, og der gives dermed ikke betaling for disse ophold.

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 1.1.13 – 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.

Reguleringen 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 2012 – gældende fra 1. januar 2012 til 31. december 2012. Reguleringen vil tage højde for ændringer, som er foretaget i køreplanen fra udbudstidspunktet og til den køreplan som er gældende i uge 4 2012. Næste regulering vil tage højde for ændringer i køreplanen for uge 4 2012 og til uge 4 2013 og vil blive foretaget i januar 2013 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 køreplantimerne og betales således ikke af Movia. Det regnes

ikke som ophold, hvis bussen har forskellig ankomst- og afgangstid ved et checkpunkt midt på en tur, og der er eller kan være passagerer 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 chaufførskift.

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 – 7 til udbudsbetingelserne
- Kontrakt
- Tilbudsblanket, inkl. skemaer til uddybning
- Driftsredegørelse
- Erklæring indeholdende oplysning om hensyntagen til arbejdspladsbeskyttelse samt arbejdsforhold i øvrigt

Alle linjekort for linjerne i udbudet er under produktion og vil løbende blive lagt på:

<http://trafikweb.hur.dk/Kla/index.asp>

Operatører (udvalgt blandt de operatører, som er godkendt og optaget i Movias kvalifikationsordning), og som bliver opfordret til at indgive tilbud, har adgang til det samlede udbudsmateriale på udbudshjemmesiden med internetadressen:

http://www.ethics.dk/asp4/tender/movia_0106_20090709.nsf

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

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

Tilbud, der er 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 heraf. Kombinerede tilbud må højst bestå af fire enheder. Ved afgivelse af kombinerede tilbud skal der samtidig afgives tilbud på de enkelte udbudsenheder, der indgår i kombinationen. Der kan ikke afgives tilbud på udbudsenheder, som indebærer forbehold om, at andre udbudsenheder vindes.

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

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

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

Udover priser på den faste ydelse (basisydelsen) skal tilbudet ligeledes indeholde priser på følgende optioner:

1. Ved tilbud med brugte busser, skal der på tilbudsblanketten angives en pris på opgradering af busserne til EURO V. Prisen skal være i form af køreplantime- og/eller busafhængige omkostninger.
2. For alle tilbud med nye busser (EURO V) skal der på tilbudsblanketten angives en pris på indsættelse af busser med højere miljøstandard (fx EEV-dieselbusser). Prisen skal være i form af køreplantime- og/eller busafhængige omkostninger.
3. Ekstra emissionsudstyr er et ønske (fx et partikelfilter hvor dette ikke er et krav). Prisen og typen af eventuelt ekstra emissionsudstyr skal angives på tilbudsblanketten. Prisen skal være i form af køreplantime- og/eller busafhængige omkostninger.
4. Ved afgivelse af tilbud på udbudsenhed 8 skal der på tilbudsblanketten angives en pris på indkøb af op til to yderligere 13,7m busser, jf. afsnit 1.1.8. Prisen skal være i form af faste, busafhængige og køreplantimeafhængige omkostninger, og angives pr. bus.

BEMÆRK, at de køreplantimeafhængige omkostninger skal angives, så de gælder for alle køreplantimer i enheden, og de busafhængige omkostninger, så de omfatter alle busser i enheden, selvom det evt. kun er en del af de tilbudte busser, der vil være omfattet af optionen. Hvilke busser det gælder kan angives i Skema 3 (Forbehold og bemærkninger).

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.

Samtlige priser, der skal angives i danske kroner, skal være i prisniveau juni 2009. Alle priser skal være inkl. eventuel moms og afgifter. Alle prisangivelser i nærværende udbudsmateriale er inkl. moms, med mindre andet er angivet.

Tilbudsgiver er berettiget til at afgive alternative tilbud.

I alternative tilbud skal samtlige mindstekrav være opfyldt.

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

Tilbudsgiver skal 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: Kvalitet af drift, uddybning

For hver tilbudt bustype skal indsendes:

- Skema 5: Busoplysningsskema

Busoplysningsskemaer skal påføres løbenumre, som i skema 1 og 2 benyttes til at referere til de gældende busoplysningsskemaer.

For hvert kombinationstilbud skal nedennævnte skema udfyldes. Her skal den samlede tilbudspris for tilbudet opdeles pr. udbudsenhed, så det afspejler det materiel, der bydes med på de enkelte enheder. Skemaet vil - i tilfælde af kontrakt – blive benyttet ved regulering af betalingen i forbindelse med ændringer i bus- og køreplantimetallet i den enkelte enhed i kontraktperioden. Skemaet lægges desuden til grund for Movias afregning med kommunerne/regionerne,

Der skal udfyldes ét skema pr. kombinationstilbud.

- Skema 6: Kombinationstilbud

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 endvidere ledsages af:

- En driftsredegørelse, jf. nedenfor
- Signeret erklæring indeholdende oplysninger om hensyntagen til arbejdspladsbeskyttelse samt arbejdsforhold i øvrigt, jf. nedenfor
- Tegninger af bustyper i A4-format
- Billeder af bussens interiør og eksteriør
- Kopi af busmotorens typegodkendelsescertifikat
- Dokumentation for brændstofforbrug (SORT-målerapport)

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.

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

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

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

Oplysningerne i de særligt markerede punkter i driftsredegørelsen vil tillige blive lagt til grund ved tildelingen, jf. afsnit 2.4.

Tilbudsgiver skal udfylde og signere en erklæring vedrørende pligtmæssige oplysninger om hensyntagen til arbejdspladsbeskyttelse samt arbejdsforhold i øvrigt. Erklæringen downloades på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale* og signeres med den digitale signatur.

Ved udfyldelse af busoplysningskema for overdragelsesbusser, kan det accepteres, at bydere, der ikke er nuværende ejer af busserne, ikke indsender alle oplysninger om de pågældende busser ved første tilbudsgivning. Accepten omfatter oplysninger, som byder ikke har mulighed for at anskaffe i tilbudsfasen.

Efter afgivelse af første tilbud kan Movia være behjælpelig med de grundlæggende oplysninger om busserne. Information om tilbudte opgraderinger af busserne behandles naturligvis fortroligt af Movia - og videregives derfor ikke. Movia kan ikke drages til ansvar for videreformidlede oplysninger.

Ved evaluering af tilbud, der ikke er vedlagt byders egne oplysninger om busserne, regner Movia med de grundlæggende oplysninger om busserne.

Tilbud, der skal være bindende indtil 1. juni 2010, indsendes på den særlige tilbudsblanket – inkl. bilag - via udbudshjemmesiden.

Fristen for afgivelse af tilbud er

Mandag, den 16. november 2009, kl. 12:00

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

Tilbudsgivers omkostninger i forbindelse med nærværende udbudsforretning er Movia uvedkommende.

2.2 Spørgsmål til udbudsmaterialet

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

Alle stillede 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*. 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.

Tilbudsgiveren skal således søge at afklare eventuelle uklarheder gennem spørgsmål og svar, jf. ovenfor.

Såfremt tilbudsgiveren efter udløbet af fristen for spørgsmål bliver opmærksom på uklarheder, skal tilbudsgiveren i tilbuddet angive, hvilke forudsætninger der er lagt til grund.

2.3 Vurdering af tilbud

Efter åbning af de indkomne tilbud vil Movia foretage en foreløbig gennemgang for at afgøre, om tilbudene opfylder udbudsmaterialets mindstekrav samt formkravene til tilbudene.

Alle de tilbudsgivere, hvis tilbud opfylder udbudsmaterialets mindstekrav, indkaldes herefter enkeltvis til et første forhandlingsmøde, hvor fordele og ulemper ved det enkelte tilbud vil blive meddelt.

Tilbudsgiverne vil herefter blive opfordret til at afgive et justeret tilbud, der vil blive evalueret på baggrund af nedenstående tildelingskriterier.

Der kan - efter behov - blive tale om flere forhandlingsrunder med de enkelte tilbudsgivere. Under denne proces kan der fra Movias side løbende ske en udskillelse af tilbudsgivere på baggrund af en evaluering af tilbudene i henhold til tildelingskriterierne, indtil et endeligt tilbud bliver valgt.

Tilbudsgivere, der bliver fravalgt, vil modtage skriftlig meddelelse herom, så snart beslutningen om fravalg er truffet.

2.3.1 Tildelingskriterier

Tildelingskriteriet er "det økonomisk mest fordelagtige tilbud" med følgende underkriterier:

- | | |
|---------------------------|------|
| • Pris | 40 % |
| • Kvalitet af drift | 35 % |
| • Miljø | 15 % |
| • Kvalitet af busmateriel | 10 % |

I afsnit 2.4 er nærmere beskrevet, hvad Movia vil lægge vægt på ved sin bedømmelse af de enkelte underkriterier.

2.4 Underkriterier

2.4.1 Pris – 40 %

Tilbudsprisen angives på tilbudsblanketten og er i det enkelte tilbud opdelt i:

- **Faste omkostninger**
Anlæg, administration mv.
- **Busafhængige omkostninger**
Renter, afskrivning, vedligeholdelse, renholdelse, forsikring mv.
- **Køreplanteafhængige omkostninger**
Chaufførløn, brændstof mv.
- **Optioner**
Jf. optioner under afsnit 2.1

På grundlag af tilbudte priser på faste omkostninger, busafhængige og køreplanteafhængige omkostninger beregnes den samlede tilbudte pris pr. normalår, jf. afsnit 1.

Denne pris pr. normalår vil indgå i vægtningen af prisen med i alt 90%.

Priser på optioner vil ved evalueringen indgå i vægtningen af prisen med 10%.

2.4.2 Kvalitet af drift – 35 %

Movia tager i sin vurdering af dette underkriterium udgangspunkt i det tilbudte niveau, som tilbudsgiver har angivet i tilbudsblanketten angående:

- **Kundetilfredshed** (kvalitetsindeks)
I afsnit 20 samt bilag 1 er anført de mindstekrav til kvalitetsindeks, som tilbudet skal opfylde. Såfremt disse mindstekrav ikke bliver opfyldt, vil tilbudet blive afvist som ukonditionsmæssigt. Ved vurderingen af delkriteriet "kundetilfredshed" vil det indgå i vurderingen, om tilbudsgiverne tilbyder et bedre kvalitetsindeks end minimumskravet.

- **Grad af udført kørsel** (servicegrad)

I afsnit 20 samt bilag 1 er anført de mindstekrav til servicegrad, som tilbudet skal opfylde. Såfremt disse mindstekrav ikke bliver opfyldt, vil tilbudet blive afvist som ukonditionsmæssigt. Ved vurderingen af dette delkriterium vil det indgå i vurderingen, om tilbudsgiver tilbyder en højere servicegrad end minimumskravet.

- **Værdi af forventede kvalitetsbrister**

Her er der ikke noget mindstekrav, men der vil ved vurderingen af dette delkriterium blive lagt vægt på, at tilbudsgiver byder med lavest mulige værdi.

I forbindelse med Movias vurdering af kvalitet af drift, vil Movia i sin bedømmelse af ovennævnte punkter - ud over de af tilbudsgiver tilbudte niveauer - tillige lade de beskrivelser indgå, som tilbudsgiver i driftsredegørelsen har afgivet om

- hvorledes tilbudsgiver gennem opfølgning vil sikre den tilbudte kvalitet (kvalitetsindeks, servicegrad og værdien af kvalitetsbrister) på hver af de tilbudte ydelser (udbudsenheder).
- hvorledes tilbudsgiver vil sikre, at billetteringsudstyr og andet i bussen nødvendigt udstyr til den daglige drift altid er funktionsdygtigt.
- hvorledes tilbudsgiver vil organisere den løbende kommunikation med Movia omkring den daglige drift, herunder indberetning af hændelser, som tilbudsgiver er pligtig at indberette til Movia.

2.4.3 Miljø – 15 %

Movia lægger ved sin vurdering af dette delkriterium vægt på tilbudsgivernes oplysninger i busoplysningsskemaet og driftsredegørelsen om:

- **Bussens emissioner**

Det fremgår af udbudsmaterialet, jf. bilag 4, hvilke minimumskrav til emissionsstandard, de tilbudte busser skal overholde.

Mindstekravene skal overholdes, idet tilbudet ellers vil blive afvist som ukonditionsmæssigt. Tilbudsgiverne skal i tilbudet, jf. bilag 4, oplyse, om de kan tilbyde lavere emissioner end mindstekravene, og dette vil i givet fald indgå i vurderingen under dette delkriterium. Movia lægger vægt på, at busserne har lavest mulige emissioner.

Bussernes brændstofforbrug, som angives i skema 5 vil indgå i vurderingen af tilbudet.

- **Miljø og drift**

Tilbudsgiverne skal i driftsredegørelsen beskrive, hvorledes tilbudsgiveren organiserer den daglige drift således, at brændstofforbruget begrænses mest muligt, herunder om der foretages løbende målinger og kontrol heraf, samt hvilken instruktion, der gives til chaufførerne med henblik på at sikre miljøvenlig drift.

2.4.4 Kvalitet af busmateriel – 10 %

Movia vil i vurderingen af kvaliteten af busmateriel lægge vægt på, at materiellet kræver et minimum af vedligeholdelse og generelt er af høj standard, hvorfor nyere materiel vil blive vurderet bedst.

Såfremt der er tale om ældre materiel, som kræver mere vedligeholdelse, vil det indgå i vurderingen, hvilke beskrivelser, der er i driftsredegørelsen med hensyn til vedligehold og sikring af, at materiellet til stadighed er i god og vedligeholdt stand på trods af, at det er af ældre dato.

I bilag 4 til udbudsbetingelserne er beskrevet de mindstekrav til kapacitet og indretning, som busmateriellet skal opfylde.

Såfremt disse mindstekrav ikke bliver opfyldt, vil tilbudet blive afvist som ukonditionsmæssigt.

I bilaget beskrives ligeledes de ønsker, som Movia derudover har til busmateriellet, idet opfyldelsesgraden af Movias ønsker til busmateriellet, ud over mindstekravene, vil indgå i den samlede bedømmelse 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 erhvervmæssig personbefordring.

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

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

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

4. Busmateriel og miljøforhold

4.1 Generelle krav til busmateriel og -udstyr

Operatørerne anskaffer selv det fornødne antal drifts- og reservebusser.

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

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

Endvidere skal alle busser til enhver tid opfylde alle krav i nærværende udbudsbetingelser, herunder mekaniske og IT-mæssige funktioner, samt være velvedligeholdte, rene og præsentable. Der henvises i øvrigt til bilag 2 og 3. Manglende opfyldelse af ovenstående indgår i Movias sanktionssystem, jf. Kontrakten.

4.2 Idriftsættelse af busser

Såfremt de tilbudte busser ikke kan idriftsættes fra driftsstart, skal der ved tilbudsgivningen medfølge en bindende leveringsplan for de tilbudte busser. Der kan ikke tages forbehold for denne leveringsplan.

Hvis idriftsættelse af de tilbudte busser ifølge leveringsplanen sker senere end driftsstart, skal det fremgå af tilbudet, hvilke busser der indsættes midlertidigt.

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

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

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

4.3 Dokumentation

Hvert tilbud skal være ledsaget af en liste over de busser, der vil blive anvendt til kørslen (skema 1). Hvis tilbudet omfatter flere udbudsenheder, skal det klart fremgå, hvilke busser der bydes med på hvilke udbudsenheder.

For hver af de tilbudte bustyper skal indsendes busoplysningsskema, tegninger og billeder af bussens eksteriør og interiør samt miljødokumentation, jf. bilag 2. Busoplysningsskemaet (skema 5) til dette udbud kan downloades fra udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*. Tegninger, 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.

Såfremt der bydes med brugte busser, skal tilbudet vedlægges en renoveringsplan, der beskriver, hvordan de brugte busser renoveres og forbedres (skema 2). Hvis der bydes med brugte busser, hvor der forekommer afvigelser fra enkelte krav, skal det anføres i tilbudet hvilke afvigelser, der er tale om. Emner på renoveringsplan og evt. liste med afvigelser fra krav vil indgå i forhandlingerne.

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

Alle busser i dette udbud skal være lavgulvs- eller laventrébusser.

Skiltning af busserne skal ske efter Movias anvisninger, se endvidere bilag 2.

Ved udskiftning af busser i kontraktperioden skal indskiftede drifts- og reservebusser mindst opfylde samme krav som tidligere anvendte busser. Udskiftning af busser i kontraktperioden skal dog altid aftales

med Movia, og der skal ydermere indsendes en udfyldt blanket for hver bus, med oplysninger til Movias busdatabase, jf. afsnit 4.2.

4.4 Miljøforhold

Brændstof

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

Emissioner

Der stilles nedenstående minimumskrav til bussernes miljømæssige standard:

Omfatter linjerne: Alle linjer i dette udbud

Euro-norm: Minimum EURO III

Partikelfilter: EURO III-busser: Krav
Øvrige busser: Ønske

Hvis partikelfilteret monteres i forbindelse med renovering af en bus til kontraktstart, eller hvis partikelfilteret udskiftes i kontraktperioden, skal det nye filter være principgodkendt af Færdselsstyrelsen.

Brugte busser: På tilbudsblanketten skal der angives en pris for opgradering af busserne til EURO V. Ved opgradering af EURO III-busser skal et partikelfilter være en del af den tekniske løsning.

Nye busser: På tilbudsblanketten skal der angives en pris for indsættelse af busser med højere miljøstandard (fx EEV- eller EURO VI-busser).

Typegodkendelsescertifikat

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

Emissionsnormerne og kravene til partikelfiltre mv. er nærmere beskrevet i bilag 2.

Brændstofforbrug og CO2

Tilbudet skal vedlægges dokumentation for bussernes brændstofforbrug. For nye busser på 12 meter eller derover skal UITPs SORT (Standardised On-Road Test Cycles) anvendes. Forbrugstallene fra SORT-cyklerne 1, 2 og 3 skal angives på busoplysningskemaet. For øvrige nye busser kan anden officiel dokumentation accepteres.

Til tilbud med brugte busser skal der så vidt muligt vedlægges samme dokumentation og forbrugstallene fra SORT-cyklerne 1, 2 og 3 angives på busoplysningskemaet. Såfremt disse SORT-forbrugstal ikke

eksisterer, skal de brugte bussers hidtige gennemsnitlige brændstofforbrug oplyses på busoplysningskemaet. Ligeledes skal det oplyses, hvad operatøren forventer af bussernes brændstofforbrug ved den kørsel, tilbudet omfatter.

Kortlægning af miljøforhold

Operatøren er forpligtet til i hele kontraktperioden at medvirke til at kortlægge miljøforholdene i virksomheden. Arbejdsmiljøforhold er beskrevet i afsnit 17. Operatøren skal anvende Movias kortlægningsark som opdateres og udsendes årligt. Seneste udgave af kortlægningsarket kan desuden ses på udbudshjemmesiden.

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

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

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

Miljøsyn

Operatøren er forpligtet til i hele kontraktperioden at foretage årlige miljøsyn på busserne, jf. retningslinjerne om miljødokumentation i bilag 2.

4.5 Støj

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

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

Såfremt der forekommer støj på mere end 77 dB(A) målt udvendigt, fx ved stoppested, jf. bilag 2, har Movia ret til at kræve den pågældende bus udtaget af drift omgående. Bussen kan genindsættes i driften, når støjkravet igen overholdes.

Retningslinjer for grænseværdier, målemetoder mv. angående støj fremgår af bilag 2.

4.6 Rengøring

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

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

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

4.7 Design

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

I bilag 2 har Movia beskrevet en række krav til det udvendige design for følgende emner:

- Farveholdning
- Logo
- Operatørmarkering
- Reklamer

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

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

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

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

5. Anlæg og lokaler

5.1 Busanlæg

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.

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 til internettet anvende Internet Explorer 6. Alle omkostninger hertil betales af operatøren. Anvendes en senere version eller alternative browsere garanterer Movia ikke for funktionalitet. Movia forbeholder sig ret til at ændre kravet til browser.

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 2 stk: et til tællebusser og A-busser og et selvstændigt til rejsekort
- Router (2 stk.)
- Reservedele til stempelautomater
- Reserveudstyr til rejsekort.

5.2 Personalefaciliteter

Movia har etableret personalefaciliteter (opholdslokaler/toiletfaciliteter) for de fleste linjer, normalt placeret ved linjens endestationer. Opholdslokaler/toiletfaciliteter skal benyttes af operatørerne for de pågældende linjer.

Placeringen af lokale- og toiletfaciliteter er anført i afsnit 1, hvor det ligeledes fremgår, hvilke andre linjer der også benytter lokalerne.

Movias lokaler er udstyret med det fornødne antal stole, borde, lamper og køkkenfaciliteter. Til dækning af lejeudgifter, skatter og afgifter samt udvendige og større indvendige vedligeholdelsesarbejder betaler brugerne til Movia et beløb baseret på antallet af driftsbusser. Denne betaling udgør i juni 2009-prisniveau 5.000 kr. pr. driftsbus pr. år. Betalingen indgår i de månedlige afregninger og reguleres efter bestemmelserne i afsnit 12. Herudover betaler brugerne løbende driftsudgifter, bortset fra udgifter til TV- og radiolicens, som betales af Movia. I afsnit 1 er der for Movias lokaler givet vejledende oplysning om størrelsesordenen af de samlede løbende driftsudgifter, inkl. skønnede udgifter til de krævede rengøringsprogrammer, jf. afsnit 5.5 vedr. rengøring af lokaler, men ekskl. lejeudgifter, skatter og afgifter samt større ud- og indvendige vedligeholdelsesarbejder.

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

Ved linjernes anden endestation er i de fleste tilfælde opstillet toiletbygning eller lejet adgang til toilet. Disse toiletfaciliteter kræves ligeledes benyttet af selskaberne. Samtlige de med toilettet forbundne drifts- og vedligeholdelsesudgifter (ekskl. lejeudgifter, skatter og afgifter samt større vedligeholdelsesarbejder, som indgår i ovennævnte betaling pr. driftsbus) afholdes af brugeren/brugerne. I afsnit 1 er der for de

eksisterende Movia-toiletter givet samme vejledende oplysning om størrelsesordenen af de samlede løbende driftsudgifter.

Såfremt der mellem Movia og operatøren i kontraktperioden aftales opstillet toilet ved endestationer uden denne facilitet, afholdes etableringsudgiften med 50% af Movia og 50% af operatøren. Ved kontraktophør kan Movia forlange at overtage toilettet mod refusion af operatørens andel af etableringsudgiften.

5.3 Fordeling af driftsudgifter mv.

Hvis et Movia-lokale eller -toilet benyttes af flere operatører, varetages administrationen af lokalet af den "største bruger", som hermed er ansvarlig for betaling af de løbende driftsudgifter vedrørende el, vand og varme, rengøring, telefon, renovation, mindre ud- og indvendige vedligeholdelsesarbejder, vedligeholdelse af udenomsarealer, snerydning, reparationer som følge af hærværk og indbrud, evt. tyverisikring samt evt. drift af serviceautomater mv. Driftsomkostningerne (ekskl. lejeudgifter, skatter og afgifter samt større ud- og indvendige vedligeholdelsesarbejder) fordeles mellem selskaberne i forhold til den vagtplanmæssige benyttelse af lokalet (antallet af spise- og kaffepauser). "Største bruger" er i den forbindelse ansvarlig for opkrævning af de øvrige brugeres omkostningsandele.

Ved beregning af udgiftsfordelingen, når flere brugere anvender samme lokale, indgår spise- og kaffepauser med en vægt på 1/1 og mulighed kun for toiletbenyttelse med en vægt på 1/4. Det beregnes, at der er tale om en spise- eller kaffepause, når opholdet ved det pågældende lokale er 10 min. eller derover (ekskl. evt. udligningsophold). Toiletbenyttelse beregnes som øvrige busanløb ved de lokaler og toiletter, som operatøren har adgang til på den pågældende linje. Procentandelene afrundes til nærmeste med 5 delelige tal.

Pauseantal skal på forlangende oplyses til Movia.

Operatører, der kun benytter toiletfaciliteter i et pauselokale, kan ikke blive "største bruger".

Som hovedregel tages procentfordelingen kun op til revision 1 gang årligt i november måned. Ved væsentlige ændringer i kontraktperioden, fx når én eller flere operatører ved et køreplansskift til- eller fraflytter et lokale, kan procentfordelingen dog tages op til revision i forbindelse hermed. I afsnit 1 er der for Movias lokale- og toiletfaciliteter givet vejledende oplysning om størrelsesordenen af procentandelene pr. lokale for de enkelte linjer.

I de situationer, hvor ansvaret som største bruger overdrages til en anden operatør, typisk i forbindelse med et køreplansskift, har den hidtidige største bruger pligt til at forestå ren- og vedligeholdelse af lokalet indtil det tidspunkt, hvor Movia har indgået nye lejeaftaler, dels med den nye "største bruger" og dels med evt. øvrige brugere, samt til det tidspunkt, hvor overdragelsesforretning har fundet sted. Ved overdragelsesforretningen, som finder sted i det pågældende lokale, deltager repræsentanter fra den hidtidige "største bruger", den nye "største bruger" samt fra Movia.

Efter indgåelse af kontrakt vil der blive indgået særlig lejeaftale om benyttelse af Movias lokalefaciliteter og toiletter. Disse aftaler er uopsigelige i kontraktperioden, medmindre operatøren ophører med at benytte lokalet/ toilettet i forbindelse med linjeændringer.

Udgifter til evt. flytning af Movias lokaler og toiletter i forbindelse med linjeændringer afholdes af Movia.

Medarbejdere fra Movias Trafiktjeneste har efter aftale med "største" eller "eneste bruger" adgang til alle Movia-ejede lokaler.

5.4 Lokaleråd

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

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

5.5 Rengøring af lokaler

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

Daglig rengøring

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

Rengøringsprogram 1: Omfatter lokaler, hvor der dagligt færdes 40 medarbejdere eller derover

Rengøringsprogram 2: Omfatter lokaler, hvor der dagligt færdes under 40 medarbejdere

Rengøringsprogram 3: Omfatter toiletbygninger generelt

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

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

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

Hovedrengøring

Der skal udføres hovedrengøring mindst én gang årligt.

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

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

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

Vinduespolering

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

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

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

Rengøringsprogrammer

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

Tal før skråstregen angiver antal gange. Bogstav efter skråstregen angiver:

u = uge, m = måned, å = år, E/B = efter behov.

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

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

Rengøringsprogram 3	1	2
Movia toiletbygninger		
Arbejdsprogram	Toiletter	Indgang
Lufte ud, tømme og rengøre affaldsbeholdere	7/u	7/u
Afstøve/aftørre øvrige flader på inventar og bygningsdele inden for nå-højde, fjerne pletter	2/u	2/u
Aftørre/støvsuge stolebænke		2/u
Fjerne pletter på døre/karme. Rengøre sparkeplader og håndtag	E/B	E/B
Afstøve tilgængelige højtstående flader	1/m	1/m
Rengøre wc-kummer, håndvaske, fliser og øvrig sanitet, herunder spejle	7/u	
Rengøre flisevægge	1/u	
Forsyne med toiletteppe, håndsæbe og håndklæder	7/u	
Vaske gulv, inkl. fejning el lign, grundig støvsugning	7/u	7/u
Rengøre måtter		E/B

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 fejl 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 (billetmaskine, 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 (rejsekortet)

Der indføres et nyt elektronisk billet- og billetteringssystem, kaldt rejsekort, i løbet af 2008-10. 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 almindelig vis 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 altid vederlagsfrit kunne disponere over følgende:

- 2 hængeskiltepladser placeret mellem for- og midterdør. Ophængning skal ske på kroge. Se skitse og specifikationer i bilag 2.
- 2 informationsrammer på skillevæg umiddelbart bag midterdøren. Se skitse og specifikationer i bilag 2.
- 5 holdere til linjekøreplaner og brochurer monteret under informationsrammerne. Se skitse og specifikationer i bilag 2.
- 50% af bagrudereklamepladserne hele året.
- Venstre siderude over forhjul. Reklame med contravision folie.
- 25% af hele bagenderekklamepladserne (bagruder, bagsider, AbriMobil mv.) i 16 uger pr. år. Fordelt i ugerne 6+7, 15+16, 20+21, 27+28+29, 36+37, 41+42 samt 49+50+51. Movia kan indtil 6 måneder før de ønskede reklameperioder foretage eventuelle periodeændringer.
- De 50% af bagruderekklamepladserne hele året, og 25% af hele bagenderekklamepladserne der i 16 uger skal friholdes til Movias disposition, skal være fordelt på busser, linjer og anlæg på en sådan måde, at Movia ved brugen af disse pladser både geografisk og tidsmæssigt (ud fra alle døgnets timer alle ugens dage) opnår den optimale dækning i området.
- Chaufførbagvæggen i midlertidige busser.
- Linjefrise indvendigt i A- og S-busser. Placering og specifikationer fremgår af bilag 2.
- A- og S-busmarkering udvendigt på busserne. A- og S-bussernes kendetegn er blandt andet rød henholdsvis blå bemaling af busserne ved indstigningsdør og diagonalt. Se principtegninger i bilag 2. Bemaling/foliering med RAL-farver samt øvrig udførelse af A- og S-busmarkeringen aftales med Movias Salg og Markedsafdeling, når bustypen kendes.

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

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

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

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

7.2 Reklamer

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 retningslinjer 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 lægemiddeloven, bekendtgørelse om reklame for lægemidler, lov om markedsføring af sundhedsydelse og bekendtgørelse om reklame for medicinsk udstyr.

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

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

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

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

Ansvar for reklamers lovlighed

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

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

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

7.3 Automatisk stoppestedsannoncering

Automatisk stoppestedsannoncering defineres som automatisk oplæsning af navnet på det næste stoppested samt det aktuelle zonenummer, når bussen kører ind i en ny zone. Automatisk stoppestedsannoncering er et krav på alle linjer i dette udbud, jf. bilag 3.

Når den automatiske stoppestedsannoncering er i drift og fungerer efter hensigten, bortfalder chaufførens pligt til at annoncere stoppesteder og zoneskift. Chaufførerne skal annoncere alle stoppesteder og zoneskift manuelt, hvis den automatiske annoncering ikke virker, eller informationerne er forkerte (bemærk, at dette er en ændring ift. Chaufførens Servicehåndbog).

Chaufførerne skal fortsat kunne annoncere stoppesteder mv. efter ønske fra kunderne.

Ved ændringer, der betyder at operatøren skal producere nye lydfiler, skal chaufføren annoncere stoppesteder og zoneskift manuelt, indtil nye lydfiler er lagt i drift.

Operatørerne skal i driftsredegørelsen beskrive, hvordan opgaven løses, samt om der er ønsker til Movia i den anledning.

Annoncering af stoppesteder og zoneskift

Alle stoppesteder og zoneskift annonceres og i alle busser. Dette gælder også reservebusser. Det kan dog på udvalgte buslinjer komme på tale kun at annoncere udvalgte stoppesteder (fx tjekpunkter).

Operatøren har ansvaret for indtaling af stoppestednavne og zoneskift.

Der skal jingle "ding" inden stoppestednavnet bliver sagt. Annonceringen finder sted kort efter afgang fra forrige stoppested og i passende tid (senest 45 sek. eller ca. 150m før stoppestedet) inden ankomsten til det annoncerede stoppested. Ligeledes bringes en jingle inden det nye zonenummer ved skift bliver sagt.

Annonceringen i bussen skal være let at høre og forstå, og afstemt efter de varierende støjforhold i bussen. Højtalerkvaliteten skal være god og stemmen tydelig. Stemmen kan være baseret på syntetisk tale (hvis kvaliteten forud er accepteret af Movia), eller indtalt tale af en person.

Stoppested- og zoneannonceringen må ikke være sammenfaldende med andre meddelelser, der udsendes via radioen.

8. Kontraktperiode og kontraktindgåelse

Kontrakten vil træde i kraft ved underskrift, og driftsstart forventes at blive den 12. december 2010.

For alle udbudsenheder skal der afgives tilbud på 6-årige kontrakter gældende fra driftsstart i december 2010 til efterår/vinter 2016.

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 – frem til sommeren 2017. Præcis dato for kontraktudløb vil blive meddelt senest 6 måneder før.

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

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

8.2 Forlængelse af kontraktperioden (operatørens ret)

Under forudsætning af at operatøren leverer den aftalte kvalitet med hensyn til kundetilfredshed (kvalitetsindeks), grad af udført kørsel (servicegrad) samt værdien af kvalitetsbrist, jf. afsnit 20, har operatøren ret til en forlængelse af kontraktperioden med op til 6 år. Forlængelsen vil være opdelt i 3

perioder af ca. 2 år. Maksimal kontraktlængde i alt 12 år. Udløbet af kontraktperioden koordineres med Movias planlagte køreplansskift.

Betingelsen for en sådan forlængelse af kontraktperioden er, at det gennemsnitlige resultat af de første 4 - og herefter 6. og 8. - år (måleperioder er oplyst i bilag 1) opfylder de aftalte mål med hensyn til kundetilfredshed (kvalitetsindeks), grad af udført kørsel (servicegrad) samt værdien af kvalitetsbrist, jf. afsnit 20.

Hvorvidt operatøren har krav på en forlængelse af kontrakten kan afgøres umiddelbart efter udløbet af det 4., 6. og 8. år, og endelig aftale om forlængelse af kontraktperioden skal være på plads senest 1 måned efter opgørelse af kvalitetsresultaterne. Her henvises til afsnit 20.

8.3 Forlængelse af kontraktperioden (ved enighed)

Hvis operatøren ikke leverer den aftalte kvalitet, men lever op til minimumskravene med hensyn til kundetilfredshed (kvalitetsindeks) og grad af udført kørsel (servicegrad), kan Movia og operatøren ved enighed aftale en forlængelse af kontraktperioden med op til ca. 3 x 2 år, dog maksimalt til ialt 12 år. Udløbet af kontraktperioden kan koordineres med Movias planlagte køreplansskift.

8.4 Opgradering

Ved forlængelse af kontraktperioden i henhold til afsnit 8.2 og afsnit 8.3 skal der i forbindelse med starten på "2. kontraktperiode" - hvilket vil sige ved udløb af det 6. kontraktår - være mulighed for at forhandle en opgradering af bussernes tekniske specifikationer, eksempelvis miljø og IT. Der skal ligeledes være mulighed for at forhandle om eventuelle ændringer i kvalitetssystemet, herunder også vurderingen af vigtigheden af de enkelte målepunkter for kunderne.

8.5 Kontraktindgåelse

Movia vil efter tildelingen af kørslen indgå kontrakt med operatøren. Udbudsmaterialet vil indgå i kontrakten. Det samlede udbudsmateriale 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. Uanset hvor mange enheder – og tilbud - der indgår i kontrakten, vil det være summen af køreplantimer og driftsbusser, der tages udgangspunkt i ved eventuelle justeringer i kontraktperioden.

I en kontrakt hvori indgår et kombinationstilbud vil alle enheder i tilbudet være en del af den samme kontrakt, men det udfyldte skema 6 (Kombinationstilbud) vil blive anvendt til evt. regulering af kontraktsummen i forbindelse med ændringer.

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 driftsstart, at etablere en elektronisk kommunikation til Movia, herunder Movia Kundecenter (Helpdesk).

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

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

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

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

9.2 Operatørens oplysningspligt ved driftsuregelmæssigheder mv.

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

Operatøren skal indberette driftsuregelmæssigheder efter Movias anvisninger.

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

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

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

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

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

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

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

9.3 Operatørens oplysningspligt i forbindelse med kundehenvendelser

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

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

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

9.4 Operatørens oplysningspligt ved kontraktudløb

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

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

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

10. Ændringer i kørselsomfanget i kontraktperioden

10.1 Ændringer i antal køreplantimer

De første 6 kontraktår (fra driftsstart og 6 år frem)

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 de første 6 år, det vil sige variationen kan ske mellem 80% og 120% af den i kontrakten oprindeligt aftalte kørselsmængde.

Den resterende del af kontraktperioden

Kørselsmængden ved udløb af de første 6 kontraktår danner grundlag for Movias ændringsmuligheder i de sidste 6 kontraktår. Movia kan i hvert kalenderår ændre antallet af køreplantimer med indtil +/- 7½% i forhold til den aftalte kørselsmængde ved udløb af de første 6 kontraktår. Kørselsmængden kan højst ændres med +/- 20% i de sidste 6 kontraktår, det vil sige variationen kan ske mellem 80% og 120% i forhold til den ved udløb af de første 6 kontraktår 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.

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 – kontrakter med mere end 5 busser

De første 6 kontraktår (fra driftsstart og 6 år frem)

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).

Driftsbusantallet kan i de første 6 kontraktår højst reduceres med 3 driftsbusser for hver påbegyndt 20 busser. Ændringer i driftsbusantallet varsles af Movia senest 3 måneder før ændringen træder i kraft.

Den resterende del af kontraktperioden

Driftsbusantallet ved udløb af de første 6 kontraktår danner grundlag for Movias ændringsmuligheder i de sidste 6 kontraktår. Herefter kan Movia hvert kalenderår reducere det aftalte driftsbusantal 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 forhold til driftsbusantallet ved udløb af de første 6 kontraktår. Driftsbusantallet kan højst reduceres med 3 driftsbusser for hver påbegyndt 20 busser i de sidste 6 kontraktår i forhold til driftsbusantallet ved udløb af de første 6 kontraktår. Ændringer i driftsbusantallet varsles af Movia senest 3 måneder før ændringen træder i kraft.

10.3 Ændringer for driftsbusantal 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 Køreplanskift

Movia kan gennemføre 4 køreplanskift om året. På nuværende tidspunkt er der køreplanskift om foråret, ved ferieperiodens start og slut samt om efteråret. Ved køreplanskift herudover - bortset fra evt. køreplanskift, der for hver udbudsenhed er anført i de generelle oplysninger i 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 køreplanskiftet i foråret.

10.5 Optimering af busantal

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

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

10.6 Ændring i 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.

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 4. hverdag i efterfølgende måned 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.

Inden den 10. i hver måned indsendes til Movia en oversigt over ikke kørte ture i den foregående måned med angivelse af årsag. Indsendelse af oplysninger om udgået kørsel, sker på et særligt skema udarbejdet af Movia. Enhver indberetning underskrives af operatørselskabets ansvarlige leder eller af en person, der har fået fuldmagt hertil. Movia kan i kontraktperioden ændre i måden at indberette på. Regulering for ikkepræsteret kørsel indgår først i betalingen i den efterfølgende måned.

11.1.2 Salg af rejsehjemmel

Samtlige indtægter for salg af rejsehjemmel tilfalder Movia.

Procedure indtil implementeringen af rejsekortet

Forud for kontraktkørlens start udleverer Movia til operatøren en beholdning i form af rejsehjemmel. Denne beholdning udgør i 2009 i alt 6.300 kr. pr. ansat chauffør. 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 kontraktkørlens ophør tilbageleveres efter samme retningslinjer den af Movia udleverede beholdning.

Procedure efter implementeringen af rejsekortet

Salget af enkeltbilletter i busserne registreres af buscomputeren og data sendes til Back-office, når bussen synkroniserer. På basis af disse data foretager Movia afregning overfor operatøren efter gældende regler.

Operatøren kan via sin adgang til Back-office systemet selv udskrive rapporter over dette salg. Når en chauffør logger ud i en given bus, udskrives en kvittering for salget i denne del af vagten. Denne kvittering dækker kun salget i den periode chaufføren har været logget ind i den aktuelle bus. En chauffør kan derfor have fx 2-3 kvitteringer for en given dag.

Disse kvitteringer kan altså danne grundlag for chaufførens afregning mod operatøren. Movia kan efter ønske dagligt levere en liste over det registrerede salg pr. chauffør. Denne liste, der er baseret på data i Back-office fremsendes pr. mail.

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 køreplanerne, og har pligt til at drøfte eventuelle afvigelser med operatøren. Med normale forhold menes normale danske vejr- 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 arbejdskonflikter, 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 compensation 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

Der arbejdes pt. på at udarbejde et fælles omkostningsindeks for alle trafikselskaber i Danmark, dette omkostningsindeks er ikke endeligt fastlagt ved disse udbudsbetingelsers udsendelse. Movia ønsker at have mulighed for at overgå til at bruge dette nye indeks til regulering af kontrakter som vedrører dette udbud og vil derfor signalere at det kan blive aktuelt med en forhandling af dette i kontraktperioden.

I de tilbud som indsendes til dette udbud skal nedennævnte regulering af de månedlige satser indgå som grundlag.

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 motorolie.
- 2) 7,0 % Prisindeks (Pris10) for indenlandsk vareforsyning - Maskiner og værktøj: varetransportmidler (2005 = 100)
- 3) 63,8 % Lønindeks for den private sektor (ILON2 – 1. kv. 2005 = 100).
- 4) 3,0 % Forbrugerprisindeks i alt (Pris6)
- 5) 5,8 % 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

Den aftalte tilbudssum reguleres for udviklingen i reguleringsindekset fra tidspunktet for tilbudsafgivelse (prisniveau juni 2009) 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 - december 2010 - foretages på baggrund af udviklingen i reguleringsindekset fra juni 2009 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 februar 2011 gældende for måneden december 2010 og dernæst i afregningen for juni måned 2011 gældende for månederne januar, februar og marts 2011 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	165,50	152,50	123,20
Indeks 2	97,20	98,00	100,30
Indeks 3	112,40	113,40	114,40
Indeks 4	118,80	119,10	118,20
Indeks 5	5,48	5,15	4,44
Indeks 6	138,40	139,60	140,10

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	100,82	103,19
Indeks 3	100,00	100,89	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 smørelie):

September 2008 $152,50 \times 100 / 165,50 = 92,15$

December 2008 $123,20 \times 100 / 165,50 = 74,44$

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	63,80	64,37	64,94
Indeks 4	3,00	3,01	2,98
Indeks 5	5,80	5,45	4,70
Indeks 6	8,00	8,07	8,10
I alt	100,00	99,38	97,17

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

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. Det fremgår af tabel 3, at denne udvikling i alt har været på -0,62 % (fra 100,00 til 99,38).

Acontobetalingen for december 2008

$$100.000 \text{ kr.} \times 99,38 / 100 = 99.380 \text{ kr.}$$

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 på 2,83%.

$$100.000 \text{ kr.} \times 97,17 / 100 = 97.170 \text{ kr.}$$

Med fradrag af acontobetalingen, $97.170 \text{ kr.} - 99.380 \text{ kr.} = -2.210 \text{ kr.}$ (endelig fradrag/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:

$$1 + \frac{(f1) \text{ Tillægstid i uge 4 2012}}{(e1) \text{ Køreplantimer i uge 4 2012}}$$

$$= K1$$

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

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, køreplanerne i udbudsmaterialet giver, og lønudgifterne i forhold hertil er indregnet.

Køreplantimerne opgøres for hver af de nævnte dagperioder. Opgørelsen sker for en normaluge (som uge 4). De benyttede vægte ved beregningen er følgende:

Hverdage	06 - 18	= faktor 100
Hverdage	00 - 06 og 18 - 24	= faktor 115
Lørdag	06 - 14	= faktor 100
Lørdag	00 - 06 og 14 - 24	= faktor 115
Søn- og helligdage	06 - 18	= faktor 150
Søn- og helligdage	00 - 06 og 18 - 24	= faktor 165

Der beregnes en vægtet køreplantid på følgende måde:

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

Korrektionsfaktoren beregnes herefter på følgende måde:

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

$$= K2$$

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

12.2.3 Regulering af de køreplanteafhængige omkostninger

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

Køreplanteafhængig omkostning x K1 x K2 = ny køreplanteafhængig 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 februar 2008.

Køreplante:	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
Køreplante 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

$$(100 \times 85,23) + (115 \times 9,65) + (100 \times 4,30) + (115 \times 9,78) + (150 \times 15,90) + (165 \times 2,20) = V \text{ efter} = 13.935,45$$

$$(100 \times 87,83) + (115 \times 10,75) + (100 \times 6,97) + (115 \times 8,78) + (150 \times 13,60) + (165 \times 1,13) = V \text{ før} = 13.952,40$$

Korrektionsfaktoren beregnes herefter på følgende måde:

$$\frac{13.935,45}{127,06} = 1,015$$

$$\frac{13.952,40}{129,06}$$

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 eksempelvis 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 gøres opmærksom på, at tilbudsgiver i forbindelse med tilbudsafgivelsen kan markere, hvilke forhold i tilbudet, der af tilbudsgiver betragtes som tekniske hemmeligheder, forretningshemmeligheder og/eller fortrolige aspekter, jf. *Forsyningsvirksomhedsdirektivet, Art. 13.*

Movia er ikke bundet af tilbudsgivers angivelser i forbindelse med en eventuel begæring om aktindsigt, men angivelserne kan indgå som et element i Movias vurdering af, om og i hvilket omfang der skal gives aktindsigt.

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 vedrørende 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 100.000 kr. pr. driftsbus. Garantien skal stilles senest 14 dage efter Movia officielt har tildelt kørslen og indestå indtil 3 måneder efter kontraktperiodens udløb, medmindre der forinden er rejst krav mod garantien.

Garantien skal udformes som anført i bilag 5.

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 (Fagligt Fælles Forbund).

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

år. Reguleringen forudsætter, at operatøren kan dokumentere den gennemsnitlige lønanciennitet ved kontraktstart.

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

Såfremt det efterfølgende måtte vise sig, at der er sådanne aftaler eller kutymmer, 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/kutymmer af væsentlig økonomisk betydning, og 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 så tilfælde være indstillet på nøjere at redegøre for, hvordan de anførte beløb er beregnet.

Såfremt tilbudsgiveren blandt sit nuværende personale anvender anciennitetsprincipper, f.eks. ved besættelse af vagter eller ved ferietildeling, skal disse principper også omfatte medarbejdere, som 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 at de 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 den tidligere operatør. Dette gælder alle udgifter som kan henføres til perioden før den nye operatørs overtagelse af kørslen. Til sådanne udgifter henregnes bl.a. løn, pensionsbidrag, særlige bidrag, overtidsbetaling, beløb svarende til oparbejdede overskuds-/afspadsringstimer, feriegodtgørelse, ferietillæg, optjente feriepenge mv.

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

17. Personaleforhold

17.1 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 vejledningen fra Branchearbejds miljørådet for transport og engros *"Branchevejledning om busser i rutekørsel"*, samt *Arbejdstilsynets miljøvejviser nr. 30* for transport af passagerer (2008). Følgende problemområder er særligt fremhævet i miljøvejviseren:

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

Operatøren skal efter anmodning kunne redegøre for, hvordan arbejdsmiljølovgivningens krav på særlige, væsentlige områder opfyldes.

Operatøren skal vedlægge tilbudet en signeret erklæring indeholdende oplysninger om hensyntagen til arbejdspladsbeskyttelse samt arbejdsforhold i øvrigt, jf. afsnit 2.

I så fald at byder får påbud af arbejdstilsynet på forhold som varetages af Movia, som f.eks. bump, køreplan etc., skal disse indberettes til Movia.

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. Ved anmodning skal operatøren kunne redegøre for denne politik.

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

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

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

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

Ved busindkøb stiller Movia særlige krav til chaufførinddragelse ved chaufførpladsens indretning, jf. bilag 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.

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. Ved anmodning skal operatøren udlevere en beskrivelse af uniformens forskellige dele.

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. Ved anmodning skal operatøren kunne redegøre for denne politik.

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 mellemlidene løbende ajourføres gennem efteruddannelse. Operatøren er i den forbindelse forpligtet til at indgå i et samarbejde med Movia om forbedring af efteruddannelsen.

Ved anmodning skal operatøren kunne redegøre for, hvordan ovenstående sikres opfyldt.

Undervisning af chauffører og andet personale i rejsekortsystemet

Operatøren skal stille alle chauffører til rådighed for uddannelse i rejsekortsystemet.

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

Movia står for den overordnede planlægning af kurserne på udvalgte uddannelsesinstitutioner. Tidsplan for afholdelse af kurser bliver lavet i samarbejde med operatøren. Uddannelsen skal ligge så tæt på driftsperiodens start som muligt. Movia leverer uddannelsesmateriale og udstyr til instruktion og øvelse i betjening af rejsekort.

Uddannelsesforløb er en arbejdsdag pr. chauffør. Uddannelsen afsluttes med en test.

Leverandøren (EW) tilbyder uddannelse i de øvrige teknisk/administrative systemer ved systemets idriftssættelse. Denne uddannelse er gratis for operatøren, der dog skal stille personalet til rådighed. Operatøren har ansvaret for at samtlige chauffører og administrative brugere 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, f.eks. 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 udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Operatøren skal tilmelde chaufføren til teoretisk og praktisk prøve på 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 eller ved henvendelse til Movia, Køreplanlægning og Systemer.

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.

Efter anmodning skal operatøren give en redegørelse for, hvordan udsendelse og opslag af generelt eller internt informationsmateriale fra Movia til operatørselskabets medarbejdere sikres.

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, og skal til enhver tid på driftsdøgnet have mulighed for at kommunikation mellem driftsledelse og busser.

På anmodning skal operatøren levere en beskrivelse af, hvordan operatøren vil føre tilsyn med trafikafviklingen, og hvordan der gribes ind med aktiv trafikstyring i tilfælde af uregelmæssigheder.

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

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

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

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 trafikal 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 kunderne afbødes, fx ved opretholdelse af regelmæssig kørsel uden for den berørte del af linjen. Desuden forventes operatøren at igangsætte tiltag, der hurtigst muligt genopretter den regelmæssige kørsel, og at informere Movia Kundecenter om den usædvanlige hændelse. Usædvanlige hændelser er fx større trafikuheld, et væltet træ, optog og andre blokeringer af ruten samt usædvanlig 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 Afløsning på strækningen

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

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

18.3 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.

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

Driftsbusserne kan uden for de tidsrum, hvor der udføres kørsel for Movia, 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.

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

19. Kvalitetsstyring

Movia arbejder løbende på, at der sker udvikling af kvaliteten i busproduktet, og vil derfor belønne de operatører, der leverer en god kvalitet.

Kvalitetsstyringssystemet, der er beskrevet i afsnit 20 og bilag 1, er knyttet til udbud og kontrakter, så de operatører, der leverer den aftalte kvalitet har en mulighed for forlængelse af kontrakterne, jf. afsnit 8.

Der er ligeledes knyttet et bonus/modregningssystem til kvaliteten, så operatørerne løbende i kontraktperioden har mulighed for at blive belønnet for at levere en god kvalitet. Lever operatøren ikke op til det aftalte mål, sker der en reduktion af betalingen.

Ved vurdering af, om målsætningerne opfyldes, anvender Movia principperne som beskrevet i bilag 1.

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

Kvalitetsresultaterne er løbende elektronisk tilgængelige for operatøren via internettet. Graden af udført kørsel og omfanget af kvalitetsbrister rapporteres løbende til operatørerne.

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

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

20. Krav og ønsker til driftskvalitet

20.1 Kundetilfredshed

Målet for Movia er at levere et godt produkt, der lever op til kundernes kvalitetsoplevelse. Movia har derfor udviklet et kvalitetsstyringssystem, der måler kundernes oplevelse af kvaliteten. Movia har i systemet fastsat et minimumskrav til den kvalitet, der løbende ønskes leveret. Kvalitetsstyringssystemet er nærmere beskrevet i bilag 1.

Movia har fastsat minimumskrav for kvalitetsindekset for kundetilfredshed på de enkelte udbudsenheder og for de enkelte målepunkter. Dog vil udbudsenhed 7 ikke indgå i kvalitetssystemet.

Minimumskravet for de udbudte enheder i dette udbud – undtagen udbudsenhed 7 - er fastsat til 810, svarende til et gennemsnitsresultat på 81 pr. målepunkt, se eksempel i bilagsafsnit 1.1.5.

Movia ønsker tilbud, der sikrer højeste grad af tilfredshed hos kunderne ved de kvalitetsmålinger, der foretages i kontraktperioden i overensstemmelse med Movias kvalitetsstyringssystem. Tilbudsgiver skal på tilbudsblanketten anføre det kvalitetsniveau, som tilbydes Movia på de udbudte enheder (med undtagelse af udbudsenhed 7). Kvalitetsniveauet indgår i vurderingen af tilbudet.

Det aftalte kvalitetsniveau vil indgå som mål i kontraktperioden, ligesom beregning af henholdsvis kvalitetsbonus og eventuel modregning i betalingen vil ske på baggrund af det aftalte kvalitetsniveau.

Til orientering kan oplyses, at gennemsnittet af de seneste 12 måneders kvalitetsmålinger (01.07.2008-30.06.2009) på de udbudte enheder er målt til:

Målepunkt	Øvrige	Øvrige	Øvrige	Øvrige	Øvrige	Øvrige
	Enhed 1	Enhed 2	Enhed 3	Enhed 4	Enhed 5	Enhed 6
Udv reng & vedligehold.	82,7	82,0	80,1	82,7	81,8	82,8
Indv. rengøring	85,3	82,9	80,7	81,5	82,2	82,3
Indv. vedligeholdelse	82,6	81,0	81,3	82,3	83,7	83,2
Temperatur	83,6	82,4	79,8	81,5	81,5	81,0
Ventilation	82,6	81,6	79,2	81,7	81,3	80,8
Begrænsn. af støj	76,1	73,2	78,7	77,2	75,5	77,1
Overhold. af køreplan	95,2	89,5	79,5	79,4	81,3	79,2
Chf. kørsel	89,0	85,6	83,6	84,8	83,8	83,2
Chf. Serv & fremtræden	90,3	85,2	84,0	83,7	85,2	83,3
Svarende til indeks	857,00	829,40	808,50	816,97	819,39	814,50

Målepunkt	Øvrige Enhed 8	Øvrige Enhed 9	Øvrige Enhed 10	Øvrige Enhed 11	Øvrige Enhed 12	Øvrige Enhed 13
Udv reng & vedligehold	83,1	82,8	81,6	82,7	82,1	82,3
Indv. rengøring	82,8	82,8	83,1	83,7	81,6	80,6
Indv. vedligeholdelse	83,0	82,7	84,1	83,5	84,5	81,7
Temperatur	83,3	82,2	84,3	80,9	78,7	82,6
Ventilation	82,3	82,5	84,1	79,8	81,4	79,4
Begrænsn. af støj	73,3	73,6	73,2	77,8	77,5	75,7
Overhold. af køreplan	82,7	79,4	81,8	81,1	86,8	82,8
Chf. kørsel	84,7	83,2	84,8	83,5	83,4	84,3
Chf serv & fremtræden	84,4	83,9	85,3	83,7	85,2	84,1
Svarende til indeks	823,23	815,14	827,10	818,49	825,58	816,65

20.2 Grad af udført kørsel (servicegrad)

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

Movia har fastsat minimumskrav for udført kørsel på de enkelte udbudsenheder. Minimumskrav for de udbudte enheder i dette udbud er fastsat til 99,90 %.

Movia ønsker den højeste grad af udført kørsel, og tilbudsgiver skal på tilbudsblanketten angive den tilbudte udførelsesgrad for den udbudte enhed. Den tilbudte udførelsesgrad vil indgå som mål.

Til orientering kan oplyses, at gennemsnittet af udførselsgraden på de udbudte enheder i de seneste 12 måneder (01.07.2008 - 30.06.2009) er opgjort til:

Udbudsenhed	Grad af udført kørsel (servicegrad)
1	99,99
2	99,96
3	99,83
4	99,95
5	99,96
6	99,99
7	100,00
8	99,98
9	99,99
10	99,98
11	100,00
12	99,99
13	99,99

20.3 Kvalitetsbrister

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

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

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

I perioden 2005-2007 har Movia følgende statistik vedrørende kvalitetsbrister, tallene dækker hele Movias område:

	2005	2006	2007	2008
Modregning kr. pr. bus (gennemsnit)	ca 7.700	Ca. 14.275	Ca. 8.804	Ca. 10.500
Antal kvalitetsbrister i alt	4.694	4.372	4.653	5.443
Antal busser medio året	910	906	906	913

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

For at give et indtryk af hvordan kvalitetsbrister og geografi hænger sammen, har Movia opgjort antallet af kvalitetsbrister fordelt på 3 grupper.

	2005		2006		2007		2008	
	Antal busser	Antal kval. brister	Antal busser	Antal kval. brister	Antal busser	Antal kval. brister	Antal busser	Antal kval. brister
København City	407	2014	396	2539	396	2324	399	2859
Storkøbenhavn og købstæder	297	1903	320	4259	320	2024	322	2328
Landevejsbusser	206	777	190	574	190	303	192	256

20.4 Kontraktforlængelse

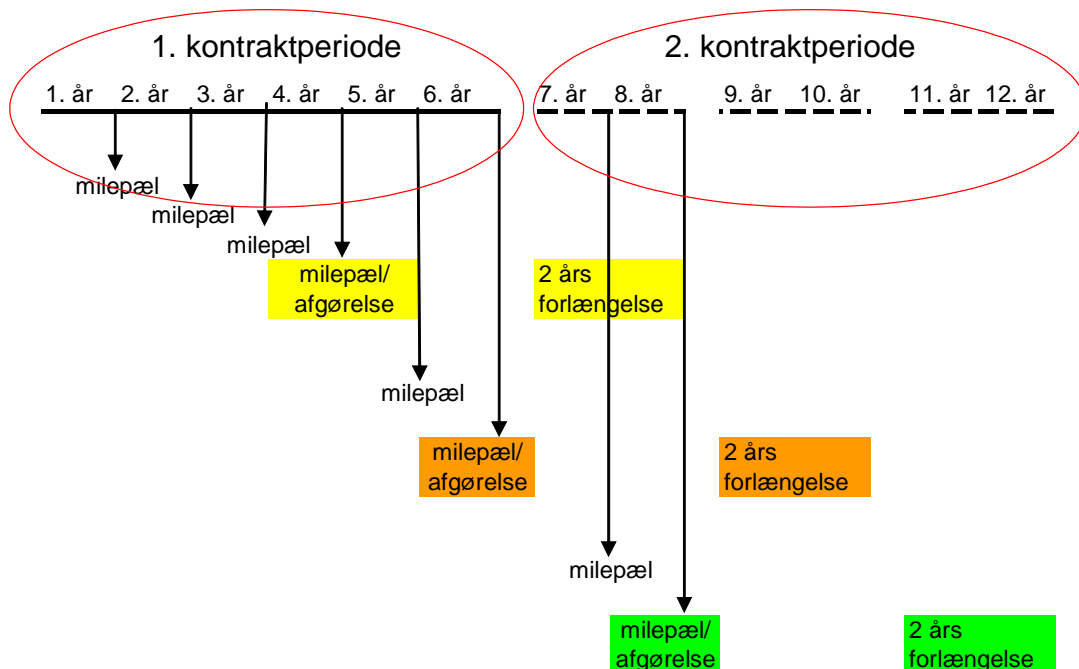
Ved udløbet af hver måleperiode vil operatøren modtage besked om årets resultat med hensyn til kundetilfredshed (kvalitetsindeks), grad af udført kørsel og værdien af kvalitetsbrister. Første gang ca. 1. marts 2012.

Ved udgangen af den 4. og evt. 6. og 8. måleperiode opgøres det gennemsnitlige resultat for henholdsvis kundetilfredshed (kvalitetsindeks), grad af udført kørsel samt værdien af kvalitetsbrister for de 4 første måleperioder.

Hvis kvalitetsresultatet ikke lever op til de aftalte mål, udløber kontrakten efter det 6. år, ligesom der vil ske modregning i kontraktbetalingen for den manglende opfyldelse af kvalitetsmål, jf. bilag 1. Dog henvises til udbudsbetingelsernes afsnit 8.1 med hensyn til Movias ret til forlængelse. Hvis kvalitetsresultatet er under de aftalte mål, men lever op til de opstillede minimumskrav for så vidt angår kundetilfredshed (kvalitetsindeks) og grad af udført kørsel, kan Movia og operatøren dog aftale en forlængelse af kontraktperioden, jf. afsnit 8.3.

Hvis kvalitetsresultatet lever op til de aftalte mål på alle 3 parametre, har operatøren krav på, at kontraktperioden forlænges, jf. afsnit 8.2. Hvis kvalitetsresultatet er højere end det aftalte mål vil operatøren få udbetalt kvalitetsbonus.

Efter 6. hhv. 8. kontraktår vil der ligeledes blive truffet afgørelse om yderligere forlængelse, jf. afsnit 8.2.



20.5 Modregning v/manglende opfyldelse af aftalte mål i sidste del af kontraktperioden

Tilbudsgiver skal i tilbudsblanketten dels angive et beløb i kr. pr. køreplantime, der vil blive modregnet i tilfælde af, at det tilbudte kvalitetsniveau for kundemålingerne ikke opfyldes, og dels et beløb, der vil blive modregnet, hvis den aftalte grad af udført kørsel ikke opfyldes. Denne modregning gælder tidligst fra og med 5. måleperiode og såfremt operatøren har fået kontraktforlængelse jf. afsnit 20.4.

Resultatet af henholdsvis kundetilfredshed (kvalitetsindeks) og grad af udført kørsel opgøres som et gennemsnit for hvert enkelt kalenderår. Modregningen opgøres som udførte, afregnede køreplantimer i det forgangne år multipliceret med det beløb, som er angivet i tilbudsblanketten. Beløbet modregnes i den førstkommande måned efter opgørelsen.

For kvalitetsbrister angives ingen speciel modregningsssats i sidste del af kontraktperioden, idet de modregnes jf. Kontrakten, hvilket betyder en øget modregning pr. kvalitetsbrist i samtlige kontraktår, hvis beløbet angivet i tilbudsblanketten overskrides.

20.6 Forlængelse

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

21. Busovertagelse

41 12m busser skal indgå i tilbudet på udbudsenhederne 4-6 samt 11-13, der udbydes med busovertagelsespligt. Ved afgivelse af tilbud på disse enheder forpligter tilbudsgiver sig til at overtage de pågældende busser, på vilkår som er beskrevet nedenfor og i bilag 4. Busserne overtages endeligt af ny operatør og uden pligt for Movia til ved kørselens ophør at genudbyde disse med busoverdragelsepligt.

Busserne, der skal overtages, kører i dag i HURs 14. udbud af almindelig rutekørsel.

21.1 Vilkår for overtagelse af busserne

Definitioner

Ny operatør: Den/de operatør/-er, som får tildelt kørslen på udbudsenhederne 4-6 samt 11-13.

Nuværende operatør: ARRIVA Skandinavien A/S for udbudsenhederne 4-6,
De Blaa Omnibusser A/S for udbudsenhederne 11-13.

Busserne værdiansættes til den oprindelige anskaffelsessum med fradrag af 10%, og med lineære afskrivninger over en 12-årig periode (144 måneder) for en bus af gennemsnitlig vedligeholdelsesstandard. For busser med en vedligeholdelsesstandard, der afviger fra gennemsnittet, gives et tillæg (merpris) eller fradrag (mindrepris) i prisen.

Vedligeholdelsesstandard og et evt. tillæg eller fradrag fastsættes ved syn og skøn, som nærmere beskrevet i bilag 4.

Følgende busser skal overdrages:

Busnr.	Nuværende operatør	Type	1. reg. Dato	Buslængde i m	Anskaffelsespris	Nedskrevet værdi pr. 12. december 2010
Udbudsenhed 4						
3051	Arriva	Volvo B12BLE	05-07-2004	12	1.530.000	697.354
3052	Arriva	Volvo B12BLE	12-08-2004	12	1.530.000	710.813
3053	Arriva	Volvo B12BLE	12-08-2004	12	1.530.000	710.813
3054	Arriva	Volvo B12BLE	12-08-2004	12	1.530.000	710.813
3055	Arriva	Volvo B12BLE	12-08-2004	12	1.530.000	710.813
3056	Arriva	Volvo B12BLE	12-08-2004	12	1.530.000	710.813
3057	Arriva	Volvo B12BLE	12-08-2004	12	1.530.000	710.813
Udbudsenhed 5						
3058	Arriva	Volvo B12BLE	01-09-2004	12	1.530.000	717.896
3059	Arriva	Volvo B12BLE	01-09-2004	12	1.530.000	717.896
3060	Arriva	Volvo B12BLE	01-09-2004	12	1.530.000	717.896
3061	Arriva	Volvo B12BLE	06-09-2004	12	1.530.000	719.667
3062	Arriva	Volvo B12BLE	06-09-2004	12	1.530.000	719.667
3063	Arriva	Volvo B12BLE	06-09-2004	12	1.530.000	719.667
3064	Arriva	Volvo B12BLE	08-09-2004	12	1.530.000	720.375
Udbudsenhed 6						
3065	Arriva	Volvo B12BLE	08-09-2004	12	1.530.000	720.375
3066	Arriva	Volvo B12BLE	10-09-2004	12	1.530.000	721.083
3067	Arriva	Volvo B12BLE	14-09-2004	12	1.530.000	722.500
3068	Arriva	Volvo B12BLE	01-10-2004	12	1.530.000	728.521
3069	Arriva	Volvo B12BLE	01-10-2004	12	1.530.000	728.521
3070	Arriva	Volvo B12BLE	01-10-2004	12	1.530.000	728.521
3071	Arriva	Volvo B12BLE	01-10-2004	12	1.530.000	728.521
Udbudsenhed 11						
4010	De Blaa Omnibusser	Volvo B12BLE	09-07-2004	12	1.429.911	653.059
4011	De Blaa Omnibusser	Volvo B12BLE	09-07-2004	12	1.429.911	653.059
4012	De Blaa Omnibusser	Volvo B12BLE	09-07-2004	12	1.429.911	653.059
4013	De Blaa Omnibusser	Volvo B12BLE	09-07-2004	12	1.429.911	653.059
4014	De Blaa Omnibusser	Volvo B12BLE	09-07-2004	12	1.429.911	653.059
Udbudsenhed 12						
4015	De Blaa Omnibusser	Volvo B12BLE	23-09-2004	12	1.429.911	678.215
4016	De Blaa Omnibusser	Volvo B12BLE	27-09-2004	12	1.429.911	679.539
4017	De Blaa Omnibusser	Volvo B12BLE	27-09-2004	12	1.429.911	679.539
4018	De Blaa Omnibusser	Volvo B12BLE	27-09-2004	12	1.429.911	679.539
4019	De Blaa Omnibusser	Volvo B12BLE	30-09-2004	12	1.429.911	680.532
4020	De Blaa Omnibusser	Volvo B12BLE	30-09-2004	12	1.429.911	680.532
4021	De Blaa Omnibusser	Volvo B12BLE	04-10-2004	12	1.429.911	681.856
Udbudsenhed 13						
4022	De Blaa Omnibusser	Volvo B12BLE	04-10-2004	12	1.429.911	681.856
4023	De Blaa Omnibusser	Volvo B12BLE	04-10-2004	12	1.429.911	681.856
4024	De Blaa Omnibusser	Volvo B12BLE	04-10-2004	12	1.429.911	681.856
4025	De Blaa Omnibusser	Volvo B12BLE	04-10-2004	12	1.429.911	681.856
4026	De Blaa Omnibusser	Volvo B12BLE	04-10-2004	12	1.429.911	681.856
4027	De Blaa Omnibusser	Volvo B12BLE	04-10-2004	12	1.429.911	681.856
4028	De Blaa Omnibusser	Volvo B12BLE	04-10-2004	12	1.429.911	681.856
4029	De Blaa Omnibusser	VDL Jonckheere	04-04-2005	13	1.450.000	752.523

Det er blevet fremført, at de anførte overtagelsespriser, der er beregnet af Movia efter bestemmelserne i den gældende kontrakt, skal tillægges moms. Det er Movia ikke enig i. Movia mener, at der efter kontrakten ikke skal lægges moms oven i de priser, der er beregnet efter kontraktens bestemmelser, idet busserne skal overdrages fra den hidtidige til den nye operatør. Hvis Movia ikke får medhold i sin opfattelse, vil Movia holde en ny operatør skadesløs herfor.

Busrapporter for de enkelte busser kan ses på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Potentielle bydere har mulighed for at besigtige busserne inden tilbudsafgivelse ved henvendelse til

- Arriva: Finn Schomann på tlf. 7230 2546.
- De Blaa Omnibusser: Lars Bender på tlf. 4542 0177.

Bilagsfortegnelse

Bilag 1 Kvalitetsstyring - Operatørmodellen	103
1.1 Hovedprincipper og anvendelse.....	103
1.1.1 Kvalitetsstyringssystemets hovedprincipper	103
1.1.2 Grundlaget for kvalitetsresultaterne	103
1.1.3 Måleresultaternes anvendelse	103
1.1.4 Måling af kvaliteten i driften	103
1.1.5 Målsætninger	104
1.1.6 Tilfredshed	104
1.1.7 Vigtighed	105
1.2 Beregning af servicegrad	105
1.3 Beregning af kvalitetsbonus og modregning	106
1.3.1 Beregning af kvalitetsbonus.....	106
1.3.2 Modregning i betalingen.....	107
1.4 Suspension af kvalitetsbonus/modregning.....	109
Bilag 2 Krav og ønsker til busmateriellet.....	110
2.1 Indretning og udstyr.....	110
2.1.1 Myndighedskrav	110
2.1.2 Bustyper	110
2.1.3 Ind- og udstigning.....	110
2.1.4 Sidde- og ståpladser	112
2.1.5 Perron: Barnevogns- og kørestolsareal	113
2.1.6 Midtergang og gulvarealer	113
2.1.7 Holdestænger og stoptryk.....	114
2.1.8 Kombinationsskilt	114
2.1.9 Kommunikations-, billetterings- og andet IT-udstyr	115
2.1.10 Indeklima og ruder	115
2.1.11 Indvendig belysning	116
2.1.12 Videoovervågning	116
2.1.13 Indretning af chaufførpladsen	116
2.1.14 Sikkerhedsforhold	117
2.1.15 Øvrigt.....	117
2.2 Miljø	118
2.2.1 Miljøsyn	118
2.2.2 Emissioner	118
2.2.3 Emissionsreducerende udstyr.....	119
2.2.4 Støj, udvendig og indvendig.....	120
2.3 Destinations- og linjenummerskilte	121
2.3.1 Generelt	121
2.3.2 Placering	121
2.3.3 Skiltetekster.....	122
2.3.4 LED-skilte.....	122
2.3.5 Matrix-skilte	123

2.4 Design, reklamer, piktogrammer mv.	123
2.4.1 Udvendt design	123
2.4.2 Reklamer uden på bussen	124
2.4.3 Tegninger af udvendigt design og udvendige reklamer.....	124
2.4.4 Interiør og indvendigt design.....	127
2.4.5 Reklamer inde i bussen.....	130
2.4.6 Piktogrammer, logo mv.	130
Bilag 3 Movias krav og vilkår for IT-udstyr	135
3.1 Tekniske specifikationer og andre forhold vedrørende IT-udstyr.....	135
3.1.1 Indledning.....	135
3.1.2 IT-systemer	135
3.2 Generelle krav for IT-udstyr.....	135
3.2.1 Ejerskab	136
3.2.2 Grænsetilfælde.....	136
3.2.3 Ansvar for installation.....	136
3.2.4 Antal busser med IT-udstyr.....	137
3.2.5 Flytning af IT-udstyr i kontraktperioden.....	138
3.2.6 Erstatningsansvar	138
3.2.7 Driftsansvar	138
3.2.8 Vedligeholdelsesansvar	139
3.2.9 Ret til informationer	140
3.2.10 Reklamer og video	140
3.2.11 Montering	140
3.2.12 Afmontering.....	141
3.2.13 IT-skab	141
3.2.14 Antennemontage.....	144
3.2.15 Kabelveje	144
3.2.16 Driftsmiljø	145
3.2.17 Støj.....	145
3.2.18 Integration med bussens el-system	145
3.3 Supplerende krav og vilkår for IT-systemer, der anvendes fra kontraktstart	146
3.3.1 Destinationsskilte	146
3.3.2 Højttalersystem	146
3.3.3 Billetteringsudstyr.....	147
3.3.4 Nyt billet- og billetteringssystem (rejsekort).....	147
3.3.5 Kombidisply.....	152
3.3.6 Passagertællesystem (PTS)	152
3.3.7 A bus IT – ABIT.....	154
3.3.8 Busradio (tale- og dataradio)	155
3.3.9 Automatisk stoppestedsannoncering.....	156
3.4 Krav i forbindelse med ændring af eksisterende og/eller indførelse af nye IT-systemer	157
3.4.1 Passagerdisplay (ny type).....	157
3.4.2 Signalprioritering	158

Bilag 4 Busovertagelse	159
4.1 Procedure og tidsplan for busoverdragelse	159
4.2 Retningslinjer for syn og skøn	160
4.3 Merpriser og mindrepriser	160
4.4 Busrapport	161
4.5 Syn og skønsrapport	162
4.5.1 <i>De enkelte punkter i synsrapporten</i>	162
4.5.2 <i>Vurderingsskema</i>	163
4.6 Købekontrakt mellem hidtidig operatør og ny operatør	165
Bilag 5 Garanti	168
Bilag 6 Relevante myndigheder	169
Bilag 7 Oversigt over ændringer og særlige forhold i udbudsbetingelserne	170
KONTRAKT.....	171

Bilag 1 Kvalitetsstyring - Operatørmodellen

1.1 Hovedprincipper og anvendelse

Det er et mål for Movia til stadighed at levere et godt produkt, der lever op til kundernes kvalitetskrav. Movias kvalitetssystem bygger derfor alene på kundernes oplevelse af kvaliteten.

Movia har fastsat et minimumskrav for kvaliteten, som operatøren skal forpligte sig til at leve op til, for at komme i betragtning i tilbudsprocessen. Dette kvalitetsniveau er en del af grundlaget for beslutningen om, hvorvidt kontrakten skal forlænges.

1.1.1 Kvalitetsstyringssystemets hovedprincipper

Movias kvalitetsstyringssystem er et system til styring og måling af den kvalitet operatørerne leverer i driften.

Operatørens kvalitet måles på i alt 9 målepunkter. De 8 af disse måles ved interview af kunderne i busserne (se bilagsafsnit 1.1.5). Ét målepunkt måles ved operatørernes egen indberetning af udgået kørsel (servicegrad, se bilagsafsnit 1.2).

1.1.2 Grundlaget for kvalitetsresultaterne

Målingerne udføres løbende over året og er placeret tidsmæssigt i forhold til den planlagte kørsel.

Måleomfanget er minimum 275 interviews pr. kvalitetsenhed pr. måleperiode. Dette udbud omfatter 12 kvalitetsenheder – svarende til udbudsenheder (udbudsenhed 7 måles ikke). Kvalitetsresultatet, der er afgørende for bonus/modregning kommunikerer til operatøren senest 1. marts i det følgende år.

Måleperioden vil være følgende:

01.01.2011 – 31.12.2011 – resultat kommunikerer senest 1.3.2012

01.01.2012 – 31.12.2012 – resultat kommunikerer senest 1.3.2013

osv.

1.1.3 Måleresultaternes anvendelse

Kvalitetsmålingerne vil blive anvendt som grundlag for en periodevis opgørelse af den leverede kvalitet og danne grundlag for udbetalingen af kvalitetsbonus. Udbetaling sker senest 1. marts det efterfølgende år.

Resultaterne er løbende elektronisk tilgængelige for operatørerne – via internettet - til brug for deres eget kvalitetsarbejde.

Resultaterne vil desuden blive offentliggjort i forbindelse med Movias markedsføring.

1.1.4 Måling af kvaliteten i driften

Kvalitetsmålingerne sker ved interview af kunder i busserne. Dataindsamlingen er udliciteret. Retningslinjer for dataindsamling kan rekvireres ved henvendelse til Movias forretningsområde Kvalitetsopfølgning.

1.1.5 Målsætninger

Movia har fastsat et krav til kvaliteten (se i øvrigt udbudsbetingelsernes afsnit 20) svarende til et kvalitetsindeks på 810. Kvalitetsindeks på 810 indekspoints kan fremkomme som følger:

<i>Målepunkt</i>	<i>Mål (m)</i>	<i>Vigtighed (v)</i>	<i>Bidrag til kvalitets- Indeks (m * v)</i>
Chaufførens service og fremtræden	81	1,75	141,75
Chaufførens kørsel	81	1,65	133,65
Overholdelse af køreplan	81	1,65	133,65
Temperatur	81	1,21	98,01
Indvendig rengøring	81	1,10	89,10
Indvendig vedligeholdelse	81	1,10	89,10
Udvendig rengøring og vedligeholdelse	81	0,99	80,19
Begrænsning af støj	81	0,55	44,55
Kvalitetsindeks total			810

Vigtigheden er kundernes vurdering af målepunktets vigtighed (se bilagsafsnit 1.1.7). Målene er et udtryk for kundernes tilfredshed og beregnes jf. bilagsafsnit 1.1.6.

For at korrigere for den statistiske usikkerhed på resultaterne af de enkelte målepunkter, er der fastsat et minimumsmål, der pr. definition er 2,0 point lavere end det aftalte mål for målepunktet. Såfremt et resultat ligger på eller under det aftalte mål, men over minimumsmålet, vil der hverken ske udbetaling af bonus eller blive foretaget modregning.

Eksempel:

Det aftalte mål på et målepunkt er 81,0 og minimumsmålet er 79,0. Ved et resultat på 81,1 belønnes målepunktet, ved et resultat fra 79,0 – 81,0 er målepunktet neutralt, og ved et resultat på 78,9 og derunder modregnes der for målepunktet.

1.1.6 Tilfredshed

Kunderne angiver tilfredsheden på en skala med fem muligheder, der efterfølgende "oversættes" til kvalitetssystemet med de angivne vægte:

Kundetilfredshed	Vægt i operatørmodellen
Meget tilfreds	100,00
Tilfreds	83,33
Både/og	66,67
Utilfreds	50,00
Meget utilfreds	0,00

Andelen af "meget utilfredse" kunder vejer meget tungt, da det er vigtigt for Movia ikke at have kunder, som er meget utilfredse. "Ved ikke" svar medregnes ikke i det samlede kvalitetsindeks.

Nedenfor er vist et eksempel på, hvordan beregningen foretages:

Kundetilfredshed	Antal (n)	Vægt	Bidrag til resultat (t)
Meget tilfreds	33	100	3300,00
Tilfreds	50	83,33	4166,50
Både/og	10	66,67	666,70
Utilfreds	5	50	250,00
Meget utilfreds	2	0	0,00
Ved ikke	4	-	-
I alt ekskl. "Ved ikke"	100		8383,2

Tilfredsheden beregnes som (udtrykkes i point med 1 decimal):

$$\frac{\text{Bidrag til resultat (t)}}{\text{Antal (n)}}$$

I dette tilfælde bliver tilfredsheden 83,832 ~ 83,8 indekspoints.

Efterfølgende sammenlignes med det aftalte mål for det enkelte målepunkt.

1.1.7 Vigtighed

Efter behov (dog højst hvert tredje år) gennemfører Movia en kundeundersøgelse for at fastlægge kundernes vurdering af den indbyrdes vigtighed for målepunkterne (se bilagsafsnit 1.1.5). I forhold til dette udbud vil den anførte vigtighed være gældende i hele kontraktperioden.

1.2 Beregning af servicegrad

Servicegraden beregnes som den udførte procentdel af de planlagte køreplantimer.

Formel for beregning af servicegrad (udtrykkes i % med 2 decimaler):

$$\frac{\text{Gennemførte køreplantimer} \times 100}{\text{Planlagte køreplantimer}}$$

Gennemførte køreplantimer udregnes som planlagte køreplantimer fratrukket udgåede køreplantimer.

Servicegraden er afgørende for, hvor stor en del af kvalitetsbonussen, der kommer til udbetaling. Vægtningen er som følger:

Servicegrad	Bonusværdi
Aftalt mål-100,00	100%
99,86-aftalt mål	60%
99,81-99,85	30%
99,76-99,80	10%
99,75 og derunder	Ingen udbetaling

Eksempel

Det tilbudte mål på servicegraden er 99,92. Såfremt dette mål opnås, udbetales 100% af den opnåede kvalitetsbonus, og såfremt der opnås 99,91 udbetales 60% af den opnåede kvalitetsbonus.

1.3 Beregning af kvalitetsbonus og modregning**1.3.1 Beregning af kvalitetsbonus**

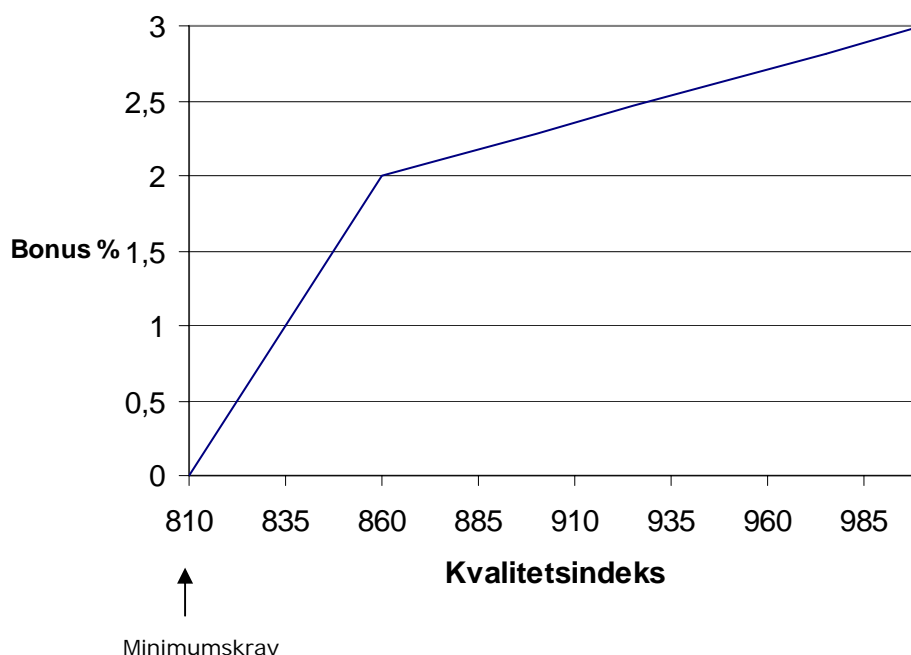
Kvalitetsbonus beregnes individuelt på den enkelte kvalitetsenhed jf. den kontrakt, der er indgået med operatøren. Forudsætningen for at få udbetalt kvalitetsbonus er, at det aftalte kvalitetsindeksniveau er opnået i udbetalingsperioden. Sker dette udbetales der bonus for alle målepunkter, hvor der er opnået højere resultater end de aftalte mål.

For målepunkter, hvor de aftalte mål ikke er opfyldt, modregnes der. Resultater mellem det aftalte mål og minimumsmål er neutrale mht. modregning (se bilagsafsnit 1.1.5).

Bonusraten er variabel og afhænger af kvalitetsindekset. Som det kan udledes af nedenstående figur, er værdien af ét kvalitetspoint som følger:

I intervallet 810,0 - 860,0 lig 0,04% (2% bonus divideret med 50 points)

I intervallet 860,1 – 1000 lig 0,0071% (1% bonus divideret med 139,9 points).



Ovenstående figur illustrerer, at Movias totale bonuspulje maksimalt kan udgøre 3% af kontraktsummen, dog afhængig af det faktisk aftalte kvalitetsniveau. Er der fx aftalt et kvalitetsniveau på kvalitetsindeks 835,0, vil bonuspuljen maksimalt udgøre 2% af kontraktsummen (1% i intervallet 835,0-860,0 og 1% i intervallet 860,1-1000).

Bonus beregnes efter følgende formel:

(Kontraktsum x aktuelt målepunkts vigtighed x målopfyldelse x beregnet bonusrate), hvor

- Kontraktsummen beregnes som: Gennemførte køreplantimer x køreplantimepris
- Køreplantimeprisen er den gennemsnitlige køreplantimepris for gennemført kørsel
- Det aktuelle målepunkts vigtighed er kundernes vurdering af målepunktets vigtighed (se bilagsafsnit 1.1.5)
- Målopfyldelsen beregnes som: Opnået resultat på målepunktet minus det aftalte mål på målepunktet.
- Beregnet bonusrate beregnes efter følgende formel:
 - a) såfremt både opnået og aftalt kvalitetsindeks er mindre end eller lig med 860,0: $0,04/100$
 - b) såfremt både opnået og aftalt kvalitetsindeks er større end eller lig med 860,1: $0,0071/100$
 - c) såfremt opnået kvalitetsindeks er over 860,0 og aftalt kvalitetsindeks er under 860,0: $((\text{Opnået kvalitetsindeks minus } 860,0) \times 0,0071) + (860,0 \text{ minus aftalt kvalitetsindeks} \times 0,04) / 100$

Eksempel 1:

Kontraktsummen for en operatør er et år 24 mio. kr. Det aftalte kvalitetsindeks er 835, og det opnåede kvalitetsindeks er 844. Målepunktet "indvendig vedligeholdelse" har en vigtighed på 1,10 og har scoret 82,5 tilfredshedspoints, hvor det aftalte mål er 81,3. Beregningen af bonus for målepunktet vil være som følger:

$$\frac{24.000.000 \text{ kr.} \times 1,10 \times (82,5-81,3) \times 0,04}{100} = \text{kr. } 12.672,-$$

1.3.2 Modregning i betalingen

Såfremt operatøren ikke lever op til det aftalte mål på kundemålepunkterne, vil der blive modregnet i betalingen for det enkelte målepunkt, selvom det aftalte kvalitetsindeks er nået.

Modregningen vil ske i forhold til den manglende målopfyldelse samt målepunktets vigtighed for kunderne.

Modregningsraten er variabel og afhænger af kvalitetsindekset. Værdien af et kvalitetsindekspoint er som følger :

I intervallet 860,1 – 1000 lig 0,0071% (1% bonus divideret med 139,9 points).

I intervallet 810,0 – 860,0 lig 0,04% (2% bonus divideret med 50 points)

I intervallet 760,0 – 809,9 lig 0,08% (4% modregning divideret med 49,9 points).

Ikke opfyldt enkelt målepunkt

Modregning på et enkelt målepunkt beregnes efter følgende formel, når det opnåede kvalitetsindeks er større end eller lig med det aftalte kvalitetsindeks:

(Kontraktsum x aktuelt målepunkts vigtighed x målopfyldelse x beregnet modregningsrate), hvor

- Kontraktsummen beregnes som: Gennemførte køreplantimer x køreplantimepris
- Køreplantimeprisen er den gennemsnitlige køreplantimepris for gennemført kørsel
- Det aktuelle målepunkts vigtighed er kundernes vurdering af målepunktets vigtighed (se bilagsafsnit 1.1.5)
- Målopfyldelsen beregnes som: Opnået resultat på målepunktet minus det aftalte mål på målepunktet minus 2,0 (jf. bilagsafsnit 1.1.5)
- Modregningsraterne fra bilagsafsnit 1.3.2 ovenfor anvendes. Det er altid det opnåede kvalitetsindeks, som afgør, hvilken modregningsrate, der anvendes.

Eksempel 2:

Kontraktsummen for en operatør er et år 24 mio. kr. Det aftalte kvalitetsindeks er 835, og det opnåede kvalitetsindeks er 844. Målepunktet "indvendig vedligeholdelse" har en vigtighed på 1,10 og har scoret 79,6 tilfredshedspoints, hvor det aftalte mål var 81,3 (altså et aftalt mål på 83,3 minus 2,0 points). Den beregnede modregningsrate er 0,04%. Beregningen af modregningen i betalingen vil være som følger:

$$\frac{24.000.000 \text{ kr} \times 1,10 \times (81,3-79,6) \times 0,04}{100} = \text{kr } 17.952,-$$

Ikke opfyldt kvalitetsindeks

Såfremt det opnåede kvalitetsindeks er mindre end det aftalte kvalitetsindeks, beregnes modregningen af hele kontraktsummen på kvalitetsenheden.

Modregningsraterne fra bilagsafsnit 1.3.2. ovenfor anvendes. Se i øvrigt eksemplet nedenfor, hvoraf det også fremgår, hvordan aftalte/opnåede kvalitetsindeks – som ligger i forskellige intervaller – modregnes.

Eksempel 3:

Kontraktsummen for en operatør er et år 24 mio. kr. Det aftalte kvalitetsindeks er 863, men det opnåede kvalitetsindeks er 805. Beregningen af modregningsraten vil være som følger:

(863,0-860,1) x 0,0071	= 0,02
(860,0-810,0) x 0,04	= 2,00
(809,9-805,0) x 0,08	= 0,39
I alt	2,41

Modregning på hele kvalitetsenheden vil være følgende:

$$\text{Kr } 24.000.000 \times 2,41 \% = \text{kr } 578.400,-$$

Ved opnåede kvalitetsindeks under 760 er Movia berettiget til at tage misligholdelsesbestemmelserne i anvendelse, jf. Kontrakten.

Modregning fritager ikke operatøren for at bringe de utilfredsstillende forhold i orden, ligesom der - hvis betingelserne herfor i øvrigt er opfyldt - derudover kan kræves erstatning/ske modregning i henhold til udbudsbetingelsernes øvrige bestemmelser, jf. Kontrakten.

1.4 Suspension af kvalitetsbonus/modregning

Det vil være muligt for Movia at "nulstille" et målepunkt i en periode på grund af forhold, som operatøren ikke har indflydelse på. Nulstilling kan ske efter skriftlig og umiddelbar henvendelse fra operatøren med en nærmere beskrivelse og dokumentation af forholdet.

I tilfælde af force majeure har Movia mulighed for at suspendere kvalitetsmålingerne i en periode. Dette kan betyde, at der i et år vil kunne forekomme en skæv fordeling af måleresultaterne hen over året.

I de tilfælde, hvor force majeure situationer opstår, vil Movia hurtigst muligt informere operatørerne.

Bilag 2 Krav og ønsker til busmateriellet

Nedenfor fremgår ønsker og krav til de busser, der anvendes til kørslen i dette udbud.

Der er samme krav og ønsker til reservebusser som til driftsbusser. Reservebusserne må ikke være i dårligere stand end driftsbusserne, men reservebusserne kan dog være ældre.

2.1 Indretning og udstyr

2.1.1 Myndighedskrav

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

2.1.2 Bustyper

Længde

Der henvises til udbudsbetingelsernes afsnit 1.

Lavt gulv

Alle busser skal være enten laventré- eller lavgulvsbusser. Laventrébusser har lavt gulv (ingen trin) ved fordøre og midterdøre og i gangen mellem disse døre. Lavgulvsbusser har lavt gulv (ingen trin) ved alle døre og i gangarealet gennem hele bussen.

Dørkombination

Kravet til dørkombination er angivet som antallet af døre (fordøre-midterdøre-bagdøre).

På enhed 3, 5, og 6 skal busserne have dørkombination (2-2-1) eller (2-2-2).

På enhed 1, 2, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12 og 13 skal busser på 12 meter eller kortere som minimum have dørkombination (1-2-0), mens busser på 13,7 meter som minimum skal have dørkombination (2-2-1)

Andre bustyper

Movia forbeholder sig ret til i forhandlingsfasen at efterspørge tilbud med andre bustyper – fx alternativ længde og dørkombination.

2.1.3 Ind- og udstigning

I alle busser skal indstigning foregå foran, mens udstigning skal ske v.h.a. de øvrige døre. Undtaget herfra er barnevogne og kørestole, der benytter midterdørene til både ind- og udstigning.

Døre

Den fri dørbredde ved åbning af dobbeltdøre skal være mindst 110 cm og ved åbning af enkeltdøre mindst 70 cm.

Udsvinget ved åbning og lukning af døre skal være mindst muligt og maksimalt 35 cm målt vinkelret fra bussens side. Skydedøre accepteres, mens udadsvingende fordøre ikke accepteres. Fordøren må ikke rage frem foran bussens front ved åbning og lukning.

Sikkerhed ved døre

Alle busser skal forsynes med holdebremse, der sikrer, at bussen ikke kan køre med åbne udstigningsdøre.

Alle døre forsynes med en eller flere former for sikring, således at passagererne under ingen omstændigheder kan fastklemmes i dørarrangementet ved åbning og lukning af dørene. Det må heller ikke utilsigtet være muligt at hænge fast i døråbningen med frakke eller lignende ved passage af åben dør.

Ved hver udstigningsdør placeres en lyd giver, som aktiveres automatisk ved åbning og lukning af udstigningsdørene. Tonen og lydniveau skal sikre, at lyd giveren er tydelig samtidig med, at den ikke virker generende. Lyd giveren skal godkendes af Movia. Der må ikke være lyd giver ved fordørene.

Ved udstigningsdørene skal der være en lyskilde, som lyser ned over udstigningsarealerne dvs. på selve fortovet (grøftekant mm.). Udstigningslyset må kun være aktiveret, når udstigningsdørene er åbne. På nye busser skal lyskilden være integreret i bussens døråbning.

Chaufføren skal kunne overvåge alle udstigningsdøre via TV-overvågning.

Kunderne må ikke kunne betjene åbne-/lukkefunktionen af dørene.

Trin

Ind- og udstigningshøjder skal overholde følgende krav:

Indstigningshøjde ved fordøre	Maks. 32,0 cm
Udstigningshøjde ved midter- og bagdøre	Maks. 34,0 cm
Trinhøjde ved døre hvor trin er tilladt (bagdøre)	Maks. 27,0 cm

Indstigningshøjderne er gældende for busser i ikke-knælende stand. Alle mål er med ubelastet bus.

Øvrige trindhøjder skal være så lave som muligt og skal godkendes af Movia.

Trinbelægningen skal være skridsikker og må ikke kunne fjernes.

Knæling

Alle busser skal kunne "knæle", således at ind- og udstigningshøjden reduceres med mindst 7 cm.

Kørestolsrampe

Alle busser skal ved den dør, der benyttes af kørestolsbrugere, være forsynet med enten motordrevet udskydelig rampe eller manuel svingrampe. Rampen skal være udformet, således at der sikres en smudsfri og nem betjening for kunderne.

Rampens størrelse skal minimum være 87 cm x 87 cm og kunne tåle en belastning på mindst 300 kg. Rampens flader skal være skridsikre.

Bussen må ikke kunne køre med rampen i funktion.

Foran midterdøren skal der på den udvendige busside monteres trykknop for bestilling af døråbning. Trykknappen skal placeres således, at kørestolsbrugeren ikke kan kollideres med hverken rampe eller dør under aktivering.

Autoradio

I alle busser skal autoradioen automatisk frakobles (mute-funktion), når fordørene er åbne.

2.1.4 Sidde- og ståpladser

Kapacitet

Movia ønsker flest mulige siddepladser.

Der gælder følgende minimumskrav til totalkapacitet, antallet af siddepladser samt antallet af fremadvendte siddepladser:

Buslængde	Total- kapacitet	Siddepladser (eksklusiv klapsæder)	Fremadvendte siddepladser (eksklusiv klapsæder)
13,7 meter	80	40	38 i nye busser
12 meter	60	30	28 i nye busser
Cirka 10 meter	50	22	18 i nye busser

Tilkøb af fx klimaanlæg kan sænke bussens totalkapacitet. I givet fald skal dette oplyses under forhandlingerne og fremgå af busoplysningskemaet.

Såfremt det er med til at give flere siddepladser, kan sæder vendes mod hinanden.

Sæder

Der skal være let adgang til samtlige siddepladser, og sæderne skal have god siddekomfort.

Sæderne skal være polstrede med stofbetræk, hvor polstertykkelsen på sideflade og stoleryg mindst bør være hhv. 5 cm og 3 cm. Sæderyggen skal sikre god nakke- og hovedstøtte. Krav til stofbetrækket er angivet i afsnittet om interiør og indvendigt design.

Krumning i sæderygge bør så vidt muligt undgås.

Eventuelle armlæn skal kunne klappes op.

Sædeafstand

Sædeafstanden bør overalt være på mindst 70 cm. Afstanden måles i en højde af 60 cm over gulvet fra fronten af sæderyggen (midt på sædet) og frem til ryggen af det foregående sæde.

Ved sæder med front mod væg, fx pladsen bag chaufførvæggen, afskærmning og lignende, skal der fra sædets forkant til væg være minimum 30 cm målt i bussens længderetning. Sædets afstand til sidevæggen skal i nye busser være 2–3 cm.

Movia skal godkende sæder samt deres placering.

2.1.5 Perron: Barnevogns- og kørestolsareal

Der skal kunne medtages 1 barnevogn og 1 kørestol. Når kørestolspladsen ikke benyttes, skal der kunne medtages 2 barnevogne. Til dette formål skal der være en vandretliggende perron med følgende mål:

Længde i bussens længderetning:	min. 200 cm
Længde i bussens tværreretning:	min. 90 cm

Perronen skal være placeret i umiddelbar nærhed af midterdørene i bussens højre eller venstre side. Adgang fra midterdøre til perron skal være trinfri. På langs af perronen skal der etableres mindst 3 enkeltklapsæder eller 2 dobbelklapsæder med samme siddekomfort som øvrige sæder, dvs med samme mål på siddeflader og en ryghøjde på minimum 55 cm.

Klapsæder, der ikke benyttes, skal automatisk stille sig i opslået position.

Barnevogne skal kunne fastgøres med velcrobånd eller lignende.

Fastspænding af kørestol skal i alle busser ske ved hjælp af en enkeltstregnet sikkerhedssele, som er monteret 65 – 75 cm over gulvfladen.

2.1.6 Midtergang og gulvarealer

Gangarealer og gulve skal være etableret i 1 evt. 2 vandrette planer.

Gulvhældningen må maksimalt være 8 % i bussens længderetning.

Trin i midtergangen mellem fordør og midterdør accepteres ikke. I busser med trin mellem midterdør og bagdør/bagende ønsker Movia, at trinene er så få og så lave som muligt - dog må trinene højst være 25 cm.

Gulvarealer, som er beregnet til stående passagerer, skal sikre et godt fodfæste under alle forhold.

I nye busser skal der af hensyn til blinde og svagtseende kunder være en anden friktion på den gule stribe ved chaufføren end på det øvrige ståpladsareal.

Niveauforskelle samt trinfor kanter skal markeres klart. Markeringen skal i nye busser udføres i RAL 1028 (melonengelb), hvor dette er muligt.

Movia ønsker så lave podesterhøjder som muligt. Podesterhøjder må maksimalt være 20 cm i bussens forreste halvdel (mellem fordør og midterdør) og maksimalt 25 cm i bussens bageste halvdel (fra bagdør til bussens bagende).

2.1.7 Holdestænger og stoptryk

Holdestænger

Ved hvert tværsæde, som støder op til midtergangen, anbringes lodrette holdestænger fra gulv til loft eller mellem stoleryg og loft. Ved alle udstigningsdøre anbringes holdestænger, der sikrer gode holdemuligheder ved udstigning. Ved langsgående sæder, samt perron, skal der monteres vandrette gennemgående holdestænger 190 – 200 cm over gulv/evt podesterkant. Holdearrangement ved sæder mod hinanden aftales med Movia.

På ovennævnte vandrette holdestænger monteres et passende antal holdestroppe (ved perron minimum 6), som sikrer en ubesværet gribefunktion.

Ved perronen monteres i hele længden en vandret holdestang i vinduessiden lige under vinduernes kant. Denne holdstang kan erstattes af holdegreb øverst på klapsæderne.

Diameteren på holdestænger og håndtag mv. skal i alle nye busser ligge i intervallet 3-4 cm.

I alle nye busser skal holdestænger være RAL 1028 (Melonengelb).

Der skal tages hensyn til, at flest mulige kunder kan læse kombinationsskiltet (se bilagsafsnit 2.1.8), uden placeringen af holdearrangementer generer udsynet.

Stoptryk

Der skal på lodrette holdestænger i en højde af 100 – 150 cm over gulv monteres stoptryk. I nye busser skal farven på disse stoptryk være det grå kabinet med rød stopknap. Movia ønsker, at stopknappen er udformet som vist på billedet.

Holdestang med stoptryk:



2.1.8 Kombinationsskilt

Alle busser skal indvendigt være udstyret med et kombinationsskilt visende zonenummer, tid samt "stop" ved aktivering af stoptryk. Skiltet placeres synligt for alle kunder forrest i bussens loft over midtergangen. Tal og bogstaver skal fremtræde tydeligt og i rød eller gul farve på sort baggrund.

Uret i kombinationsskilt og på instrumentbord skal være radiostyrede.

Movia har mulighed for at beslutte, at der skal monteres et andet skilt/display til passagerinformation i bussen fra kontraktstart eller i løbet af kontraktperioden. Displayet mm. leveres i givet fald af Movia.

Øvrige vilkår fremgår af bilag 3. Operatøren har det fulde ansvar for levering og funktionalitet for kombinationsskiltet, hvis Movia beslutter at fjerne Movia-skiltet igen.

2.1.9 Kommunikations-, billetterings- og andet IT-udstyr

De enkelte IT-systemer er nærmere beskrevet i bilag 3.

2.1.10 Indeklima og ruder

Generelt

Alle busser skal kunne sikre et behageligt indeklima.

Temperaturen i bussen skal ligge mellem 18 °C og 22 °C. I tilfælde af højere udendørstemperatur er Movia dog indforstået med, at der kan forekomme afvigelser fra temperaturkravet. Der gælder særlige krav for busser med klimaanlæg jf. nedenstående.

Temperaturen i bussen måles ved en såkaldt standmåling, hvor motoren kører og dørene er lukkede. Temperaturmålingen foretages 1,2 m over gulv i midtergangen ved hhv. for- og bagaksel. Gennemsnittet af de målte temperaturer anses som udtryk for bussens indvendige temperatur. Af hensyn til målingens pålidelighed foretages målingen 3 gange med 1 minuts mellemrum.

Målemetoden kan efterfølgende justeres, hvis de anførte forudsætninger ikke er hensigtsmæssige at arbejde med.

Klimaanlæg

Klimaanlæg er et krav i A- og S-busser.

I øvrige busser er klimaanlæg et ønske jf. tilbudsblanketten.

I busser med klimaanlæg gælder følgende krav til funktionaliteten: Efter tilkobling af klimaanlægget skal den målte temperatur i bussen kunne sænkes med 3-6 grader i forhold til den nærmeste udvendige skyggetemperatur. Temperatursænkningen skal kunne opnås inden for 10 minutter, når bussens døre er lukkede. Derudover skal affugtning af indblæsningsluften kunne ske i et omfang, der forhindrer duggede ruder.

Klimaanlægget forventes at være automatisk styret, men skal kunne tilkobles/frakobles fra chaufførpladsen.

Ruder

Toningsgraden på ruder må maksimalt være enkelttonet.

Alle nye busser skal være udstyret med en bagrude.

Busser uden klimaanlæg skal være udstyret med mindst 4 klap-/skydevinduer, 2 på hver side - forrest og bagest i bussen. Klap/skydevinduerne skal kunne betjenes af kunderne.

Hvis operatøren ønsker det, kan busser med klimaanlæg udstyres med 4 klap/skydevinduer. Dette skal ske efter aftale med Movia.

Taglemme

Alle nye busser skal have mindst to taglemme, der kan betjenes uafhængigt af hinanden fra chaufførpladsen.

2.1.11 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.

Under særlige forhold (ingen vejbelysning, regn, sne, slud mv.) er det dog tilladt at kunne dæmpe belysningen i busserne for at undgå reflekser i frontruden.

Over ind- og udstigningsdøre samt billetteringsudstyr skal der monteres kraftig blændfri punktbelysning. Lysmængden skal afstemmes i forhold til den øvrige belysning og være tændt, når dørene står i åben position.

2.1.12 Videoovervågning

Alle busser skal være videoovervåget. I busser med bagdør skal der være minimum 4 kameraer, mens der i busser uden bagdør skal være minimum 3 kameraer. Kameraerne skal dække området ved ind- og udstigningsdørene samt så meget af passagerkabinen i bussen som muligt.

Der skal som minimum sikres digital lagring af billedmaterialet i 120 timer. Kvaliteten af data skal være med en opløsning, der sikrer tydelig visuel genkendelse af personer eller hændelser.

Data skal - afhængig af situationen - umiddelbart stilles til rådighed for relevante myndigheder og for Movia, såfremt dette ønskes.

Skiltning

Videoovervågning i Movias busser skal skiltes med piktogrammer ifølge Movias designregler, som fremgår af afsnittet "piktogrammer, logo mv."

2.1.13 Indretning af chaufførpladsen

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

Indretningen skal overholde gældende regler i "Branchevejledning om busser i rutekørsel" (eller opdatering heraf), udgivet af Branchearbejds miljørådet for transport og engros.

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

2.1.14 Sikkerhedsforhold

Cyklist- og sidespejle

Alle busser skal udstyres med cyklistspejle, der giver chaufførerne større udsyn ved højresving til sikkerhed for cyklister m.fl.

Endvidere skal sidespejle monteres i en højde og med en vinkel ud fra bussiden, således at spejlarmene ved indkørsel til stoppestederne ikke er til fare for ventende passagerer. Det må forventes, at en minimumshøjde på 180 cm over kantstenen sikrer dette. Denne minimumshøjde skal, så vidt det er muligt, efterleves.

Bakalarm og -kamera

Alle busser skal forsynes med bakalarm i form af et lydsignal.

Når bussen er i bakgear, skal chaufføren kunne se området bag bussen på en TV-skærm.

Generelt om TV-skærmene ved chaufførpladsen

De viste billeder på TV-skærmene skal prioriteres således:

- 1) Overvågning af udstigningsdørene, når disse døre ikke er lukkede.
- 2) Området bag bussen (bakkameraets dækning), når bussen er i bakgear.

Brandslukningsudstyr

Alle busser skal forsynes med automatisk virkende brandslukningsudstyr placeret relevante steder som fx motorrummet.

Forbindingskasse

I alle busser, der ikke er udstyret med forbindingskasse, skal operatøren sikre, at chaufførerne i tjenesten er i besiddelse af sterilt plaster til brug ved mindre uheld.

2.1.15 Øvrigt

Flag

Alle busser forsynes i hver side af tagets forparti med flagholdere for lodret anbringelse af 2 flag med målene H: 35 cm x B: 46 cm.

Operatøren anskaffer flag til alle busser og sørger for, at de til enhver tid er intakte og fremtræder pæne. I øvrigt gælder, at flagene skal være som Dannebrog (stutflag) udført af flagdug og i øvrigt følge de for Dannebrog gældende regler for farver og proportioner. På opfordring skal operatøren kunne supplere flagningen med sort sørgeflor.

Flagning sker efter Movias anvisninger.

Affaldsspand

Der skal være affaldsspande ved alle døre.

Avisholdere

Ønsker operatøren at have avisholdere i busserne, skal disse samt deres placering godkendes af Movia.

2.2 Miljø

2.2.1 Miljøsyn

Samtlige busser i dette udbud inkl. reservebusser skal årligt i hele kontraktperioden gennemgå et miljøsyn. Miljøsyn skal udføres efter retningslinjerne i Movias "Miljøsynsmanual, 4. udgave, juli 2008". Synet skal udføres af en af Movia godkendt uvildig måleinstans. Manualen findes på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale - Manualer*.

Operatøren skal årligt dokumentere overfor Movia, at alle drifts- og reservebusser har været gennem miljøsyn. Dokumentationen skal være i form af en målerapport, hvoraf det skal fremgå, om bussen har "bestået" miljøsyn og med hvilke værdier. Rapporten skal være udarbejdet af den uvildige instans, der foretager miljøsynet, hvilket til enhver tid skal kunne dokumenteres.

Den uvildige instans skal råde over en database, hvor rapporter fra miljøsyn fremgår senest 14 dage efter målingen er foretaget. Movia skal have adgang til at se rapporter i denne database. Rapporterne kan ikke indsendes i papirformat.

Der er i miljøsynet fastlagt grænseværdier for partikelemissioner (PM og NO_x), mens HC og CO blot skal registreres.

Grænseværdierne for den enkelte bus er afsat afhængigt af, hvilken emissionsnorm der gælder for bussen (EURO III, IV osv). Der er særskilte grænseværdier for busser indsat med ekstra emissionsreducerende udstyr.

Ovenstående er detaljeret beskrevet i miljøsynsmanualen.

Målinger foretages i kalenderåret fra 1.1. til 31.12. Perioden fra driftsstart til 31.12. samme år er ikke omfattet af kravet om miljøsyn.

Det er operatørens ansvar at indsende oplysninger og dokumentation vedrørende den uvildige måleinstans, der ønskes benyttet, i så god tid, at alle busser kan nå at miljøsynes første gang.

Kravene til godkendelse som måleinstans er beskrevet i miljøsynmanualen. Movia forventer at skulle bruge ca. 14 dage til vurdering af en ny måleinstans.

Movia forbeholder sig ret til at offentliggøre resultaterne fra miljøsynene med oplysning om operatør og busfabrikat.

2.2.2 Emissioner

Krav til de enkelte linjer – se udbudsbetingelsernes afsnit 4.

EURO-normer

Movia opererer med forskellige normer for røggasemissioner fra busser:

	EURO III	EURO IV	EURO V	EEV
Kvælstofilter (NOx)	5,0	3,5	2,0	2,0
Kulilte (CO)	2,1	1,5	1,5	1,5
Kulbrinte (HC)	0,66	0,46	0,46	0,25
Partikler (PM)	0,10	0,02	0,02	0,02

Værdierne er maks-værdier og måles i g/kwh

EURO III er gældende for busser taget i brug efter 1. oktober 2001.

EURO IV er gældende for busser taget i brug efter 1. oktober 2006.

EURO V er gældende for busser taget i brug efter 1. oktober 2009.

EEV (Environmental enhanced vehicles) er gældende for særligt miljøvenlige køretøjer.

Movia gør opmærksom på, at de forskellige EURO-normer kan være baseret på forskellige målemetoder, specificeret af myndighederne.

Det accepteres, at busser vha. emissionsudstyr kan opfylde en højere emissionsnorm end motoren alene er godkendt til, hvis dette kan dokumenteres.

Specielt for EURO IV eller højere EURO-norm

For at overholde EURO IV eller højere EURO-norm har nogle busfabrikanter valgt en teknisk løsning, der inkluderer tankning af et additiv. Hvis operatøren anvender busser, der anvender denne teknologi, kan Movia forlange, at operatøren dokumenterer, at dette additiv er indkøbt og anvendt. Anvendt mængde, håndtering mv. af additivet skal i øvrigt fremgå af kortlægningen af miljøforholdene hos operatøren. Kortlægningen finder sted i forbindelse med udarbejdelsen af grønt regnskab jf. afsnit 4.4 i udbudsbetingelserne.

2.2.3 Emissionsreducerende udstyr*Partikelemission*

Alle busser i dette udbud skal have lav emission af partikler.

Et partikelfilter skal kunne tilbageholde mindst 85 % af massen af partikler målt gravimetrisk i fortyndingstunnel ifølge EØF 88/77 (stationær 13-mode test). Hvis partikelfilteret monteres i forbindelse med reovering af busser til kontraktstart, eller hvis partikelfilteret udskiftes i kontraktperioden, skal det nye filter være principgodkendt af Færdselsstyrelsen.

For at sikre at bussernes partikelemission er lav, er der fastsat en grænseværdi for partikelemissionen, der udtrykkes vha. k-værdien. K-værdien må ikke overstige $k = 0,2 \text{ m}^{-1}$.

Grænseværdien kan justeres i kontraktperioden, hvis kriteriet for velfungerende emissionsudstyr på en bustype med en given EURO-norm og evt. ekstra emissionsudstyr afviger fra $k = 0,2 \text{ m}^{-1}$.

Grænseværdien kan kun justeres ved enighed mellem Movia, operatøren og en uvildig instans.

Overholder bussen ikke ovenstående krav, skal operatøren på eget initiativ foranledige øjeblikkelig udskiftning, reparation el. lign. af emissionsudstyret. Dette gælder både hvis operatøren selv opdager problemet, hvis det konstateres ved miljøsyn eller hvis Movia – via en stikprøvekontrol – påviser dette. Senest én måned efter, at problemet er konstateret, skal operatøren indsende dokumentation for, at ovenstående krav igen overholdes. Såfremt dokumentationen ikke foreligger efter én måned, skal bussen tages ud af drift.

NO_x-emission

Emissionen af kvælstofilter (NO_x) er afhængig af bussens EURO-norm og evt. ekstra emissionsreducerende udstyr (fx EGR og SCR). Det påhviler operatøren at sikre, at grænseværdierne ikke overskrides. Overholder bussen ikke kravene, skal operatøren - senest 1 måned efter, at problemet er konstateret - indsende dokumentation for, at fejlen er udbedret. Dette gælder både, hvis operatøren selv opdager problemet, hvis det konstateres ved miljøsyn eller hvis Movia – via en stikprøvekontrol – påviser en overskridelse. Såfremt dokumentationen ikke foreligger efter 1 måned, skal bussen tages ud af drift.

Der henvises i øvrigt til manualen for miljøsyn, hvor grænseværdierne for emission af NO_x fremgår.

Grænseværdien kan justeres i kontraktperioden, hvis kriteriet for velfungerende emissionsudstyr på en bustype med en given EURO-norm og evt. ekstra emissionsudstyr afviger fra den værdi, der er angivet i miljøsynmanualen. Grænseværdien kan kun justeres ved enighed mellem Movia, operatøren og en uvildig instans.

Stikprøvekontrol

Movia forbeholder sig ret til at foretage stikprøvekontrol af en bus, hvis der er begrundet mistanke om, at emissionskravene ikke overholdes (fx synlig udstødningsrøg fra bussen). Ved kontrol på stikprøvebasis betaler Movia omkostningerne til selve målingen, og målingen vil blive foretaget, så den er til mindst mulig gene for operatøren. Målingerne kan foretages uden forudgående varsel og uden beregning, når bussens drift ikke forstyrres derved.

2.2.4 Støj, udvendig og indvendig

Movia ønsker, at busserne har det lavest mulige støjniveau.

Det udvendige støjniveau må højst være 77 dB(A), mens det indvendige støjniveau højst må være 72 dB(A).

Yderligere gælder det, at al unødigt støj ikke accepteres og skal reduceres mest muligt. Unødigt støj betragtes som manglende vedligeholdelse.

Movia måler det udvendige støjniveau ved en standmåling (bussen holder stille). Støjmålingerne foretages ud for siden af bussen midt på længderetningen og på begge sider af bussen. Målingerne foretages 1,2 m over vejen i en afstand af 7,0 m fra bussen og ved maksimalt reguleret motoromdrejningstal. Målepladsen skal være jævn og med belægning af asfalt eller beton. Målingen

foretages med driftsvarm motor, i klart og roligt vejr og med bussen ved tjenestevægt. Målingen er kun gældende, hvis støj fra omgivelserne, herunder vindstøj, er mere end 10 dB(A) lavere end det målte støjniveau.

Særligt med hensyn til støj ved nedbremsning gøres der opmærksom på, at støjniveauet under ingen omstændigheder må overstige 77 dB(A). Her foretages målingen 7,0 meter fra bussens side i en højde af 1,2 meter over vejen, mens bussen bremses. Støjniveauet må ikke overskrides i nogen bremsesituation. Ved bremsning gælder ligeledes, at al unødigt støj - fx bremseskrig - ikke tillades.

Det indvendige støjniveau måles under kørsel med tom bus med en hastighed på 50 km/t. Støjmålingen foretages 1,2 m over gulv ved såvel for- som bagaksel. Gennemsnitsværdien heraf betragtes som værdien for det indvendige støjniveau. Derudover må det indvendige støjniveau på intet sted overstige 85 dB(A). Denne værdi er gældende under alle kørselsforhold som for eksempel acceleration.

For både indvendig og udvendig støjmåling gælder det, at Movia anvender en godkendt lydtrykmåler. Movia skal til enhver tid kunne dokumentere (vha. certifikat fra uvildig instans), at det anvendte måleudstyr er kalibreret korrekt.

Movia skal i kontraktperioden med kort varsel have mulighed for ved stikprøver at kunne måle støjemissioner fra en konkret bus, som Movia udvælger.

Manglende overholdelse af støjkravene anses som manglende vedligeholdelse jf. Kontrakten. Operatøren er forpligtet til hurtigst muligt at bringe støjniveauet ned på det tilladte niveau.

2.3 Destinations- og linjenummerskilte

2.3.1 Generelt

Alle busser skal forsynes med destinations- og linjenummerskilte.

På alle nye busser skal disse være diodeskilte (LED-skilte).

På brugte busser kan der anvendes diode- eller matrixskiltning.

Alle destinations- og linjenummerskilte skal kunne betjenes fra chaufførpladsen.

Movia ønsker den bedst mulige læsbarhed på destinations- og linjenummerskilte. Skiltene skal være læsbare under alle lysforhold og til enhver tid – også ved endestationsophold. Teksterne skal være lysægte.

Glaspartier foran skilte skal være refleksfri.

2.3.2 Placering

I bussens front placeres et destinations- og linjenummerskilt udvendig over forruden. Skiltene skal være adskilt fra forruden, så fx snavs fra defrosterluft ikke sætter sig på skiltene.

På højre side placeres et destinations- og linjenummerskilt i eller tæt ved tagkant nær indstigningsdør.

I bussens bagende skal der indvendigt og udvendigt placeres et 4-cifret linjenummerskilt. Udvendigt placeres skiltet i eller tæt ved tagkant. Indvendigt placeres skiltet tæt ved loft på et for passagerne synligt sted.

På bussens venstre side skal der udvendigt anbringes et 4-cifret linjenummerskilt. Skiltet placeres i eller tæt ved tagkant i bussens forreste halvdel.

2.3.3 Skiltetekster

Den grafiske udformning af bogstaver og tal (skrifttype mv) skal aftales med Movias Salg og Markedsafdeling. Nuværende retningslinjer herfor kan ses på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Både ved kontraktstart og ved ændringer i kontraktperioden betaler operatøren selv de nødvendige skiltetekster og linjenumre samt eventuelle ændringer af disse.

Movia meddeler tekstændringer senest 2 måneder før nye køreplaners ikrafttræden.

Specielle skiltetekster

Følgende specielle skiltetekster skal kunne vises på destinationsskiltene:

- Ikke i rute
- Særkørsel
- Ekstra

Særkørselsskiltet må kun anvendes, når særkørsel udføres for Movia.

Såfremt der med busserne udføres anden kørsel end kørsel for Movia, skal Movia-logoet være tildækket.

Når bussen skiltes med de specielle tekster "Ikke i rute" og "Særkørsel", må der ikke vises linjenummer.

2.3.4 LED-skilte

Tal og tekst på diodeskiltene skal være amber (ravgule) på sort baggrund. Tal og tekst på diodeskiltene skal fremtræde med ensartet lysstyrke. Defekte dioder skal straks udskiftes.

Diodeskiltenes lysstyrke skal indstille sig efter vejrforholdene vha. lyssensorer.

Krav til opløsning på diodeskilte, med mindre andet aftales:

Kombineret destinations- og linjenummerskilt i bussens front:

Punkter i højden:	Min 24
Punkter i bredden:	Min 160
Samlet diodeareal	Min 300 x 1580 mm

Kombineret destinations- og linjenummerskilt i bussens højre side:

Punkter i højden:	Min 24
Punkter i bredden:	Min 160
Samlet diodeareal	Min 200 x 1100 mm

Linjenummerskilt i bussens venstre side:

Punkter i højden:	Min 24
Punkter i bredden:	Min 40
Samlet diodeareal:	Min 200 x 270 mm

Linjenummerskilt i bussens bagende (udvendig og indvendig):

Punkter i højden:	Min 24
Punkter i bredden:	Min 40
Samlet diodeareal:	Min 200 x 270 mm

2.3.5 Matrix-skilte

Alle tekster og tal på matrixskilte skal være hvide på sort baggrund. Såfremt andre skiltetyper med fx anden farve og bedre opløsning viser sig at være mere egnede, kan disse monteres efter aftale med Movia.

Krav til opløsning på matrixskilte, med mindre andet aftales:

Kombineret destinations- og linjenummerskilt i bussens front:

Punkter i højden:	Min 20 (15 mm punktstørrelse)
Punkter i bredden:	Min 112 (15 mm punktstørrelse)

Kombineret destinations- og linjenummerskilt i bussens højre side:

Punkter i højden:	Min 20 (10 mm punktstørrelse)
Punkter i bredden:	Min 112 (10 mm punktstørrelse)

Linjenummerskilt i bussens venstre side:

Punkter i højden:	Min 20 (10 mm punktstørrelse)
Punkter i bredden:	Min 35 (10 mm punktstørrelse)

Linjenummerskilt i bussens bagende (udvendig og indvendig):

Punkter i højden:	Min 20 (10 mm punktstørrelse)
Punkter i bredden:	Min 35 (10 mm punktstørrelse)

2.4 Design, reklamer, piktogrammer mv.

Movia ønsker, at bussens udvendige og indvendige design skal fremstå enkelt, ensartet og harmonisk.

2.4.1 Udvendigt design

Farve uden på bussen

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

Derudover gælder særlige regler for lakeringen af A- og S-busser:

A- og S-bussernes kendetegn er den røde henholdsvis blå farve ved indstigningsdør og diagonalt i forhold til denne. Hertil produktlogo (A-bus eller S-bus logo) på tagkanten.

Det er derfor et krav, at samtlige busser på A- og S-buslinjer altid er folieret/malet med røde eller blå hjørner, samt at produktlogo er monteret på bussernes tagkanter.

Tegninger

På de næste sider i dette bilag fremgår tegninger af A- og S-busser produktmarkering.

Bemaling med RAL-farver samt øvrig udførelse af fx produktmarkering aftales med Movia, når bustypen kendes.

2.4.2 Reklamer uden på bussen

Hvis operatøren ønsker udvendige reklamer på busserne, skal dette ske inden for nedenstående maksimumstørrelser:

Busser uden produktidentitet

På venstre langside højst 1 stk. på:	Maks H: 48 cm x B: 480 cm
På indstigningsside højst 2 stk. på:	Maks H: 48 cm x B: 240 cm
På busbagende højst 1 stk. på:	Maks H: 179 cm x B: 213 cm
På busbagrude højst 1 stk. på:	Maks H: 30 cm x B: 160 cm

Busser med produktidentitet (fx A- og S-busser)

På venstre langside højst 1 stk. på:	Maks H: 48 cm x B: 480 cm
På indstigningsside højst 2 stk. på:	Maks H: 48 cm x B: 240 cm
På busbagende højst 1 stk. på:	Maks H: 190 cm x B: 142 cm eller
På busbagende højst 1 stk. på:	Maks H: 60 cm x B: 160 cm
På busbagrude højst 1 stk. på:	Maks H: 30 cm x B: 160 cm

Se tegninger de næste sider i dette bilag.

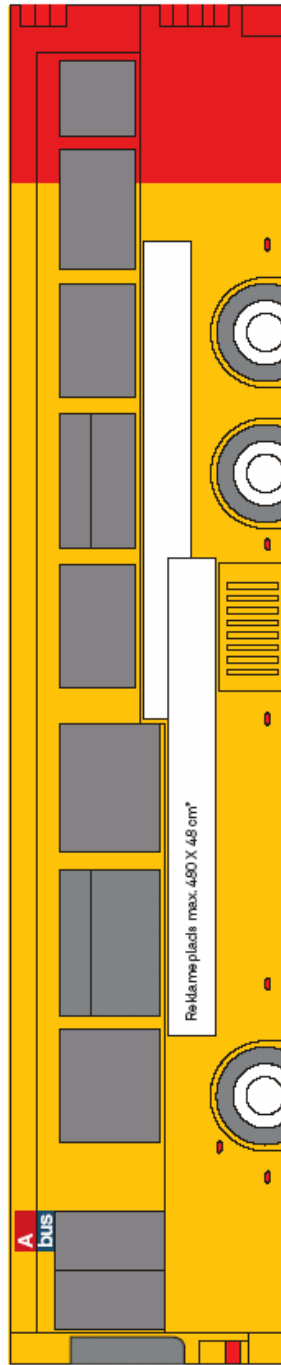
Bemærk, at der ofte skal skæres ud i reklamen til nummerplade, håndtag mv.

På A- og S-busser skal produktmarkeringen friholdes for reklame, dog kan bagendereklatemformatet H: 60 cm x B: 160 tillades.

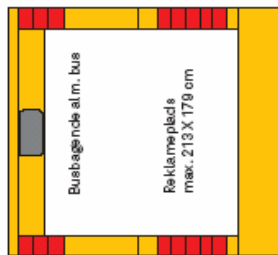
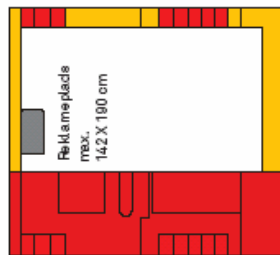
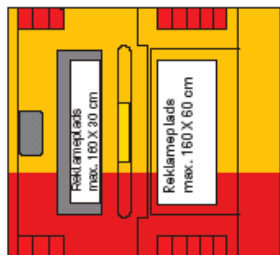
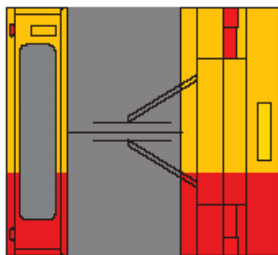
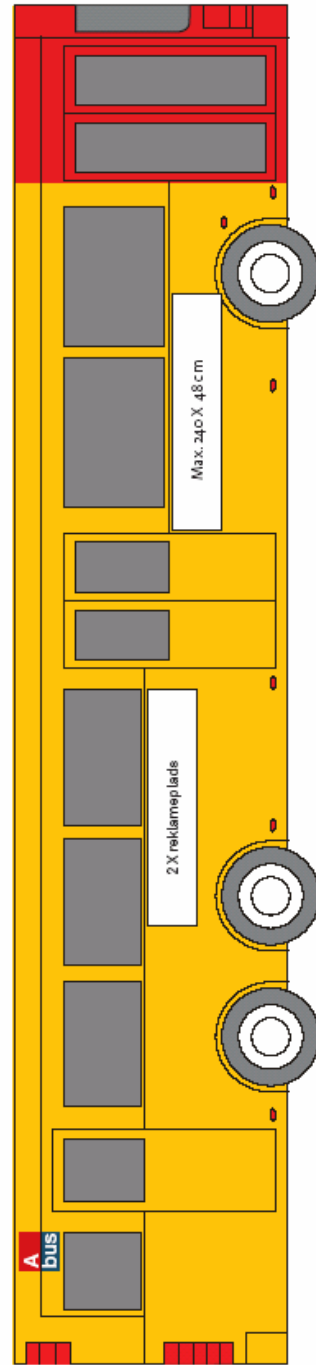
2.4.3 Tegninger af udvendigt design og udvendige reklamer

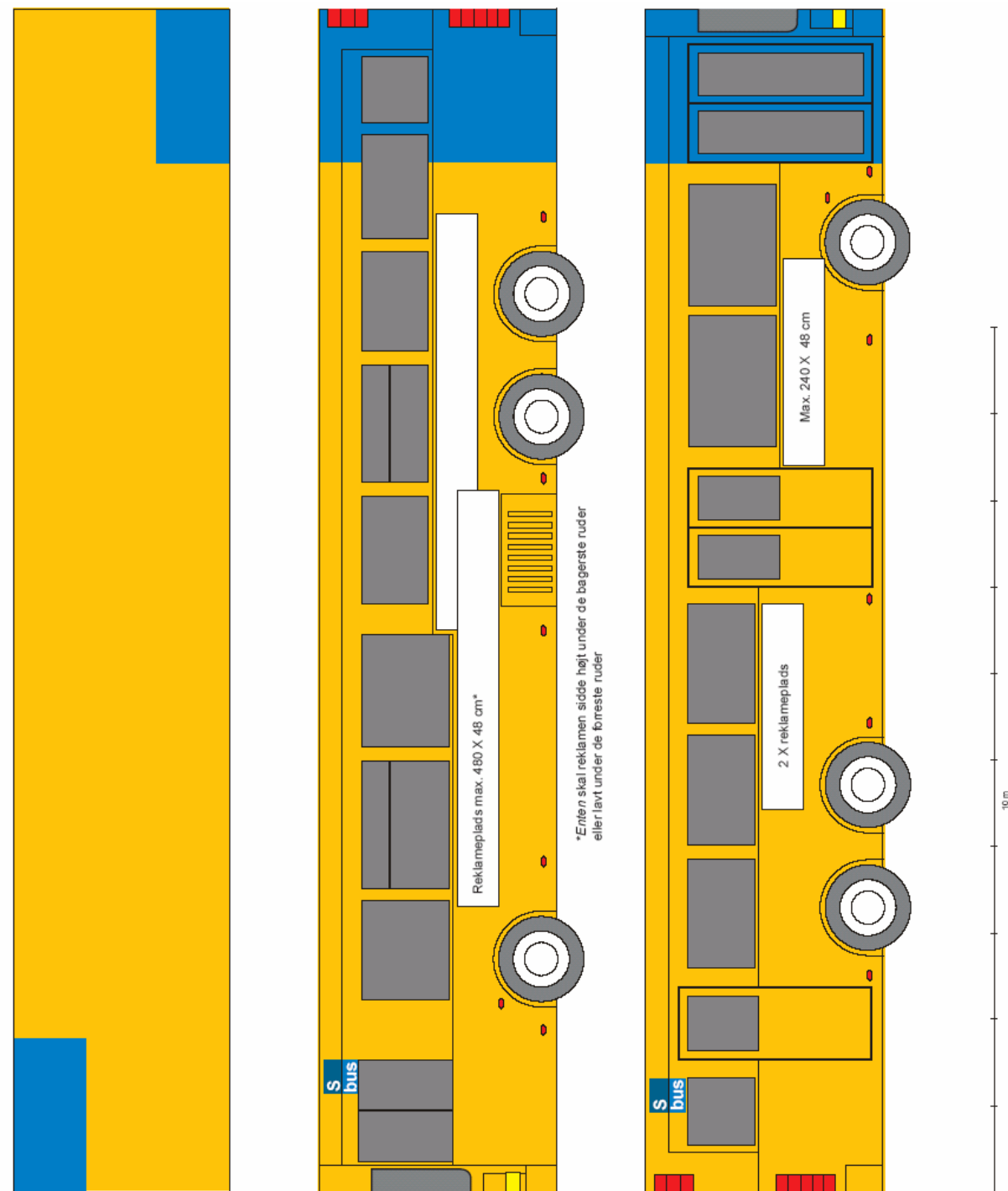
På de næste sider fremgår tegninger af produktmarkeringer på A- og S-busser samt udvendige reklamer som beskrevet i bilagsafsnit 2.4.1 og 2.4.2.

A-busmarkering samt udvendige reklamer

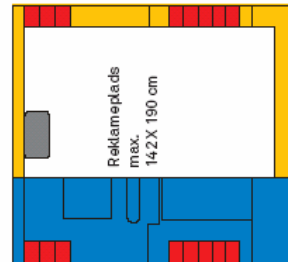
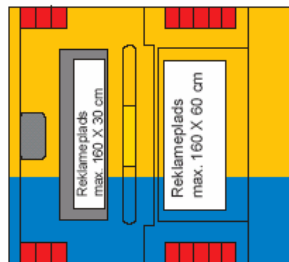
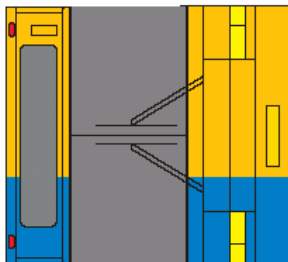


*Enten skal reklamen sidde højt under de bageste ruder eller lavt under de forreste ruder





S-busmarkering
samt udvendige reklamer



2.4.4 Interiør og indvendigt design

Nedenfor fremgår kravene til design og farvevalg i alle nye busser. I brugte busser skal interiør og indvendigt farvevalg godkendes af Movia.

Farver

RAL 1028 (melonengelb) anvendes på:

- Holdestænger
- Tilhørende samlebeslag (ønske)
- Eventuelle supplerende holdegreb
- Niveauforskelle samt trinfor kanter



Lysegrå (fx RAL 7044) anvendes på:

- Ventilationskanaler
- Håndstroppe
- Samlingsprofiler i loft
- IT-skab
- Chauffør- og skillevæg



Mørkegrå (fx RAL 7024) anvendes på:

- Rejsekortlæser og -beslag
- Eventuelle tv-monitorer til passagerer



Sædebetræk

Stofbetrækket på sæderne i nye busser skal være *HT-Bus Prik* og *HT-Bus Plain* i plys-materiale.

HT-Bus Prik har den mørkeblå baggrund med lyseblå og gule prikker, som vist på billedet.

Skal monteres orienteret som vist på billedet.

HT-Bus Prik:



Farven på *HT-Bus Plain* er blå, som vist på billedet.

HT-Bus Plain:

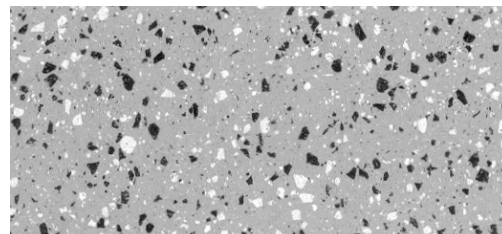


Placering af sædebetrækket skal ske efter aftale med Movia.

Gulvbelægning

Eksempel på gulvbelægning ses på billedet.

Gulvbelægning:



Trafikinformationstavler og køreplansholdere

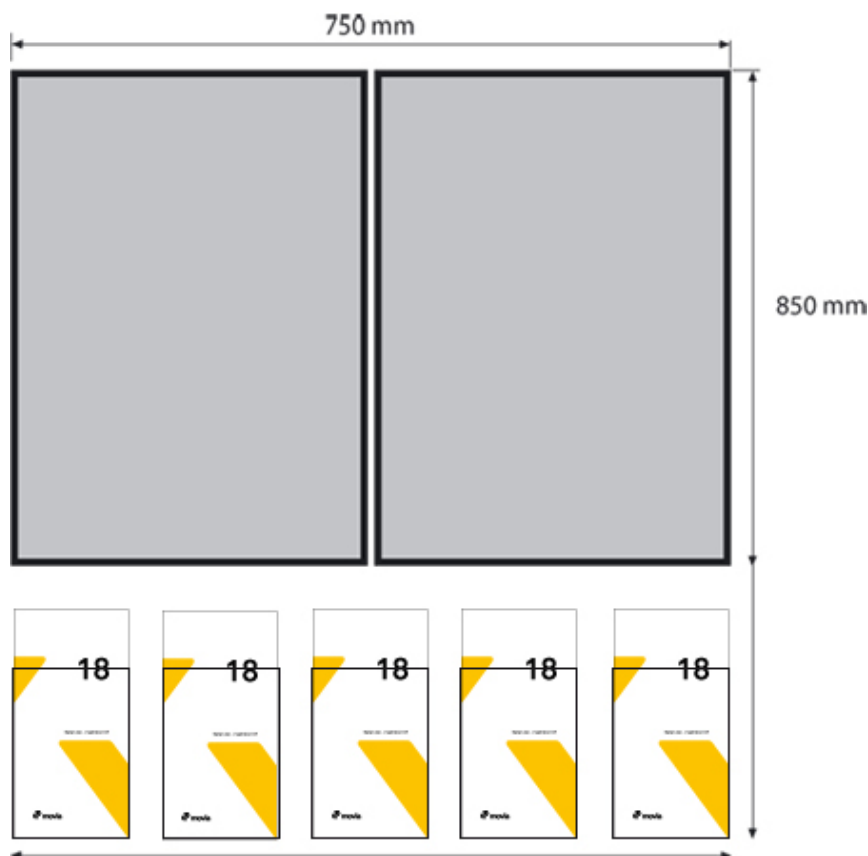
Umiddelbart bag midterdøren placeres en glasplade på min 75 x 85 cm.

På glaspladen skal der være monteret 2 DIN A3-rammer samt 5 køreplanholdere, se skitse nedenfor. Rammerne skal være 301 x 422 mm indvendig og af god slagfast kvalitet. Rammen skal være natureloxeret aluminium uden bagplade med kontraprofil på bagsiden. Køreplanholdere skal være 110 mm brede indvendig og af hård slagfast kvalitet, med front uden slids, se tegning nedenfor.

Der må ikke være dørstolper, holdestænger eller lignende foran infotavlen, som kan vanskeliggøre udskiftning af plakater og kundernes adgang til køreplanerne. Trafikinformatavler og køreplanholdere leveres og vedligeholdes af operatøren.

Endelig placering af infotavle og køreplanholdere skal godkendes af Movias Salg og Markedsafdeling.

Skitse af trafikinfotavler og køreplanholdere:



Linjefrise i A- og S-busser

I A- og S-busser skal der være en holder til linjefrise over vinduerne i forreste, venstre del af bussen med målene:

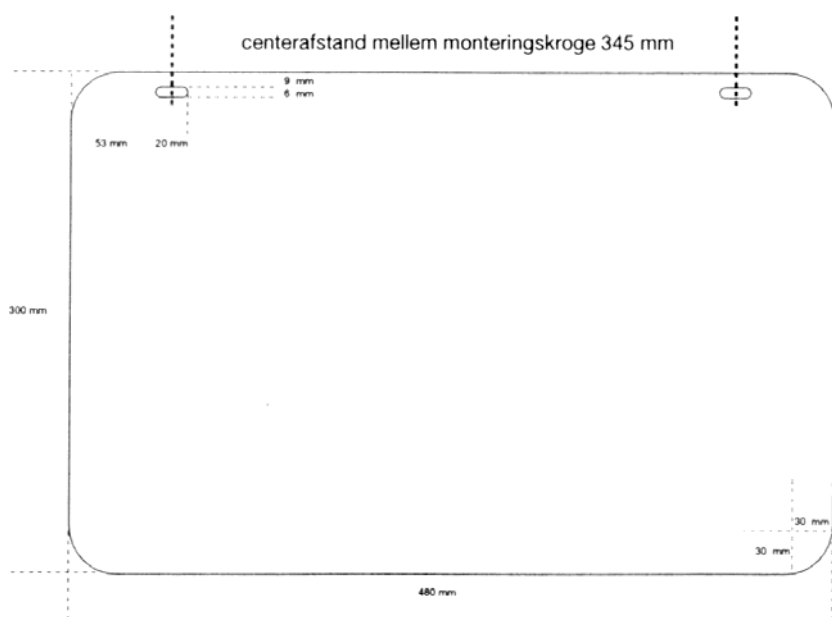
H: 209 mm x B: 1850 mm.

Linjefrisen leveres lamineret af Movia.

2.4.5 Reklamer inde i bussen

Hængeskilte

Hvis operatøren ønsker indvendige reklamer i bussen, skal dette ske som hængeskilte ophængt i vinduer, se skitse neden for. Der må højst være 7 pladser til hængeskilte inkl. Movias 2 pladser.



Hængeskiltet til krogeophængning, mål 1:5

Reklame på chaufførbagvæg

På chaufførbagvæggen kan opsættes en plakat i formatet H: 60 x B: 50 cm, dog undtaget midlertidige busser, jf. afsnit 7.1.

2.4.6 Piktogrammer, logo mv.

Barnevogns-, kørestols- og videoovervågningspiktogrammer

Udvendigt og nederst på den relevante dørs blade placeres et barnevognspiktogram samt et kørestolspiktogram. Udvendigt til venstre for indstigningsdøre placeres et videoovervågningspiktogram.

Piktogrammer uden på bussen skal være sorte og 12 x 12 cm, se tegningerne nedenfor.

Inde i bussen placeres et barnevognspiktogram og et kørestolspiktogram ved de respektive pladser i forbindelse med perronarealet. Inde i bussen placeres videoovervågningspiktogrammer. Der skal sidde et på eller tæt ved lågen til chaufførpladsen samt to i passagerkabinen.

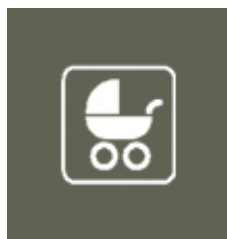
Piktogrammer inde i bussen skal være hvide, 10 x 10 cm, se tegningerne nedenfor.

Barnevognspiktogrammer:

Udvendigt:



Indvendigt:



Kørestolspiktogrammer:

Udvendigt:

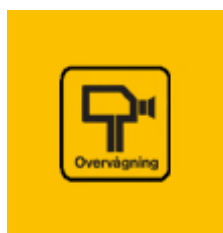


Indvendigt:

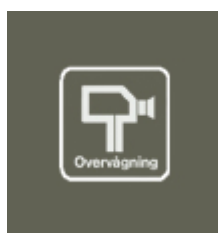


Videovervågningspiktogrammer:

Udvendigt



Indvendigt:



Reserverede pladser

I busserne skal der være 8 reserverede pladser fortrinsvis til ældre, gangbesværede og kunder med små børn. På ruden over disse pladser skal der forefindes et af følgende piktogrammer, så det passer med den aktuelle sæderetning.

Hvilke pladser piktogrammerne placeres ved skal aftales med Movia, når bustypen kendes.

Piktogrammerne, der måler 80 x 190 mm, er udført som sort/hvide på RAL 1028 (Melonengelb) baggrund, og ser således ud:



Busnummer

Bussens fire sider forsynes med et sort 4-cifret busnummer. Skrifttype: Helvetica. Talhøjde: 8 cm. Udformning, afstand mellem tal osv. aftales med Movia.

Eksempel på busnummer:

4321

Den enkelte operatør får egen nummerserie. Nye operatører skal rekvirere nummerserie hos Movia efter kontraktindgåelse.

Ved køb af brugte busser, skal disse omnummereres i henhold til operatørens nummerserie.

På bussens front placeres busnummer over bussens venstre forlygte.

På indstigningssiden placeres busnummer til venstre for fordør nederst på karrosseriet.

På bussens bagende placeres busnummer nærmest indstigningsside under bagruden.

På venstre langside placeres busnummer nærmest busfront, nederst på karrosseriet.

Indvendig placeres busnummeret nær fronten på et for kunderne synligt sted. Talhøjde: 2,5 cm.

Dørbestilling for kørestolsbrugere

I forbindelse med kørestolsadgang skal der til højre for trykknappen for bestilling af døråbning udvendigt på bussen monteres et kørestolspiktogram efterfulgt af teksten: "Dørbestilling".

Piktogram udføres i 3 x 3 cm og tekst udføres med en versalhøjde på 1,5 cm. Tekst og piktogram udføres i sort.

Vægttabel

På indstigningssiden placeres vægttabel til venstre for forhjul.

På venstre langside placeres vægttabel enten til venstre eller højre for forhjul.

Vægttabellen skal være transparent, hvor tekst og rammer skal være hvide.

Operatørmarkering

Operatørmarkeringen kan enten fremtræde som hvid klar tekst eller som firmalogo.

Maksimal størrelse: H: 20 cm x B: 60 cm. Må kun placeres på venstre og højre side af bussen nederst på karrosseriet.

Movias logo

Movias logo består af en figurdel og et navnetræk:



Logoet placeres på bussernes front under ruden med figurdelen centreret.

Logoet skal være 16 cm i højden. Hvis pladsforholdene på fronten gør det nødvendigt, kan højden reduceres til 13 cm.

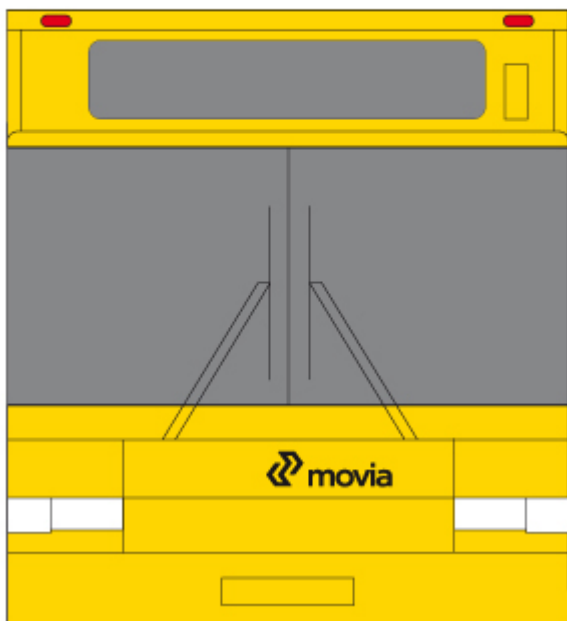
Se tegning nedenfor for placering af Movias logo.

Spørgsmål til placering og størrelse af logo kan stilles til Movias Salg og Markedsafdeling.

Der skal ikke placeres logoer på langsider eller bagende.

Såfremt der med busserne udføres anden kørsel end kørsel for Movia, skal Movia-logoet være tildækket.

Placering af logo på front



Identitetsmarkering, i øvrigt

Busen skal indvendigt og udvendigt – bortset fra Movias logo, busnummer og operatørmarkering – holdes fri for al anden identitetsmarkering.

Der kan dog tillades identitetsmarkering for enten motor- og/eller karrosserileverandør. Antal, størrelse og placering skal godkendes af Movia.

Nødvendige interne tekster, fx brændstof, smøreolie osv. skal udføres i hvid tekst.

Uønskede piktogrammer

Movia ønsker ikke følgende piktogrammer og påskrifter på bussen:

- Barnevogns- og kørestolspiktogram på front
- "Indgang forbudt"-skilte på udstigningsdør
- "Kort", "Kort og billetter" over indstigningsdør
- "Bus-nr" over selve busnummeret.
- "Indstigning" ved indstigningsdøren

Der må ikke være piktogrammer på bussernes front.

Generelt tillades ikke tekster, symboler og markeringer ud over det påkrævede. Al anden brug af piktogrammer og tekstinformation og lignende skal derfor aftales med Movia, Salg og Markedsafdelingen, der også gerne bistår med vejledning mht. skiltning i forbindelse med information i bussen.

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.

3.1.2 IT-systemer

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

- Udvendige destinationsskilte (jf. krav i bilag 2)
- Højtalersystem
- Billetteringsudstyr
- Elektronisk billet- og billetteringssystem, rejsekortet
- Kombidisplay (visende tid, zone og stop)
- Passagertællesystem (buscomputer i udvalgte busser)
- Busradio (tale- og dataradio)
- Automatisk stoppestedsannoncering

IT-systemer, der overvejes implementeret i løbet af kontraktperioden omfatter:

- Passagerdisplay (ny type)
- Udstyr til aktiv signalprioritering

Krav eller andre tekniske vilkår, der vedrører IT-udstyr, som operatøren eventuelt selv har eller ønsker at få monteret i sine busser, er ikke indeholdt i Movias krav og vilkår.

Hvis IT-udstyr kun skal installeres i visse busser, vil det være angivet i udbudsmaterialet.

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 eller bilagsafsnit 3.4.

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 trækrør 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 og passagerdisplay, bortset fra kombinationsskilte, jf. bilag 2. Der er særlige bestemmelser for rejsekortet (se bilagsafsnit 3.3.4).

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 3.3.4).

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 gives 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 3.3.4).

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. Der er særlige bestemmelser for rejsekortet (se bilagsafsnit 3.3.4).

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, accept af ture, 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 pålignet 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 3.3.4).

Movia leverer alle IT-komponenter, bortset fra IT-skab og kabelrør, som operatøren skal levere og montere. Med mindre andet aftales, leverer Movia eventuelle 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 monteringsskinner 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 30⁰C) blæser (blæser ud, min luftskifte 30 m³/time). Er bussen udstyret med klimaanlæg, skal IT-skabet være forbundet med dette gennem et tredje hul (Ø 50 mm) øverst i skabet
- Trækrør (Ø 50mm) til kabler til antenner på bustag. Øvrige dimensioner på trækrør til skabet fremgår af figuren i efterfølgende afsnit om kabelveje
- Klemmerække med fremføring og tydelig afmærkning af plus, stel og alle elektroniske signaler, jf. afsnit herom, monteres øverst på IT-skabets bagvæg og skal være afskærmet og kortslutningssikret
- Der skal være plads til fem antenner på bussens tag. Busser skal leveres med de af Movia leverede kabler fra hver antenne til IT-skabet i omtalte trækrør

IT-skabets klemmerække (med 6,3 mm spadestik) skal have forbindelse med følgende elektroniske signaler:

Placering på klemrække (nr)	Signal	Kabel (mm ²)	Kommentar
1	Højre højttaler (-)	0,75	
2	Højre højttaler (+)	0,75	
3	Venstre højttaler (-)	0,75	
4	Venstre højttaler (+)	0,75	
5	Bakgear	0,75	Lavt niveau: 0-3 VDC, højt niveau: 4-36VDC
6	Odometersignal	0,75	5-32 VDC min. 200 mAMP 12 signaler pr. meter
7	(ledig)		
8	Dørkontakt	0,75	fra hver døråbning: 18-32 VDC min. 200 mAMP når dør åbner og så længe den er åben. Ingen signal (0 VDC = stelforbindelse) når dør er lukket
9	(ledig)		
10	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 referer til BUS GND.

Hvis bussens CAN-bus følger FMS-standard, skal FMS-interface være tilgængeligt i IT-skabet.

Operatøren skal levere åbne kommunikationsgrænseflader for og komplet dokumentation af ovennævnte elektroniske signaler.

Placering og udformning af skabet samt træk af kabler og elektroniske signaler, dokumentation mv. skal godkendes af Movia.

El-forsyning

Der skal fremføres 2 el-forsyningskabler til IT-skabet. Det ene forsyningskabel, skal være ført uden om bussens hovedafbryder. Kablet forsynes med en sikring (maks strømstyrke, jf. nedenfor + 25%). Det andet kabel skal kobles på hovedafbryderen. Hvert forsyningskabel skal kunne tilkobles 6 monteringskabler. Der skal fremføres minus-pol til IT-skabet.

El-forsyning fra bussen til IT-udstyr skal være på 24 volt. Spændingen må på intet tidspunkt overstige 32 volt. Operatøren er ansvarlig for alle skader på IT-udstyr, der måtte opstå, hvis spændingen overstiger 32 volt.

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.

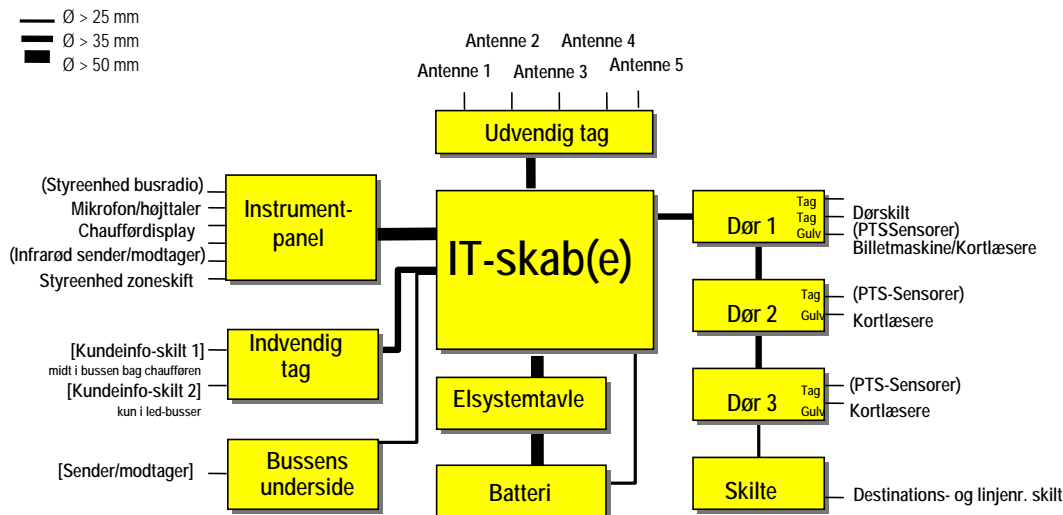
3.2.15 Kabelveje

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 3.3.4). 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

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

Højtalgitter: 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

Standardbus op til 13,7 m: 8-10 stk jævnt fordelt i passagerområdet, ikke ud for hinanden.

Lydniveauet ned igennem bussen må ikke variere mere end 5 dB. Taleforståelighed udtrykt som RASTI (Rapid Speech Transmission Index) skal være over 0,75.

Højtalerledninger: Min 2 x 0,75 mm². Hvor den resulterende impedans er under 4 ohm (flere højtalere på samme ledning), skal ledningstværsnittet min være 2 x 1,5 mm².

Bussernes højttalersystem skal forbindes til klemmerækken i IT-skabet.

3.3.3 Billetteringsudstyr

Stempelautomater til klippekort

Movia leverer til hver driftsbus 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 driftsbusser.

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.

3.3.4 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

Installation af rejsekortudstyr i en bus deles op i to faser:

- Første fase: Præinstallation

Her installeres kabler, antenne samt bores nødvendige huller til den videre installation. Operatøren er ansvarlig for denne fase. Movia udleverer en præ-installationsmanual.

For hver bustype er det operatørens ansvar, at der udarbejdes en design specifikation, der angiver den præcise placering af udstyr, antenne, kabelføring m.m., samt specificerer, hvordan alle elektriske specifikationer for grænseflader mod rejsekortudstyret tænkes overholdt. Dette gælder især for hastigheds- og baggearssignal. Eventuelt kan Movia deltage i den del af specifikationen, der omhandler rejsekort installation.

Operatøren skal medvirke til afklaring af alle andre spørgsmål vedrørende installationen. Operatørens medvirken skal ske uden omkostninger for Movia.

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

- Anden fase: Slutinstallation og test

Movia forestår slutinstallation, konfiguration og test, Operatøren skal stille busserne frit til rådighed én dag pr. bus og med et tilstrækkeligt antal arbejdsdage til færdiggørelsen inden driftstart, således at det kan udføres forsvarligt.

Movia monterer herunder de aktive komponenter[#] i den klargjorte bus. Disse komponenter forbliver Movias ejendom. Installationen skal finde sted på et garageanlæg, der er udstyret med rejsekort WLAN. Operatøren stiller frit indendørs installationsspor til rådighed.

Hvis operatøren ønsker at anvende busser med eksisterende rejsekortudstyr, skal der af Movia udføres en rekonfigurering af udstyret. Operatøren skal stille busserne frit til rådighed i to timer pr. bus til dette. Rekonfigurering skal ligeledes ske på et garageanlæg, der er udstyret med rejsekort WLAN.

Når installationen er gennemført overtager operatøren ansvaret for udstyret.

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.

[#] Movia monterer kortlæsere med tilhørende sokkel, TCU, chaufførterminal samt printer

Der skal installeres følgende udstyr i bussen:

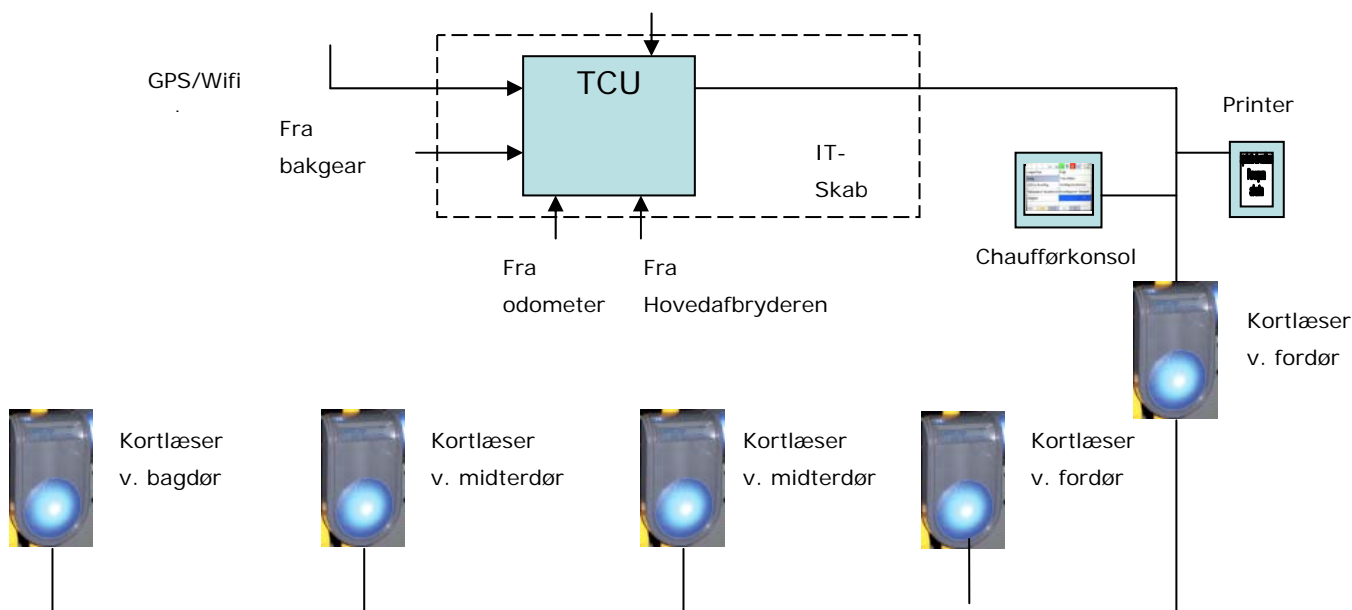
- Kortlæsere – 1 pr. dør og 2 stk. ved dobbeltdøre. Kortlæserne skal monteres så det er let for passagererne at indlæse rejsekortet. Må ikke være til gene for ind- og udstigning. Monteres hovedsageligt på holdestænger med stopknap.
- Møntbord
- Chaufførkonsol, monteret på møntbord, (berøringsfølsom skærm 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 bakgear.
- 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 kortlæser, 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 præ-installationsmanualen.



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 være 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 aflogning/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 printeren, 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. Movia og operatørens driftsledelse kan i kontraktperioden evt. ændre dette, hvis forholdene i forbindelse med den bedst mulige betjening af kunderne – eller sikring af indtægter - taler for det.

Med mindre andet aftales, har operatøren pligt til at stille fejlmeldte busser omkostningsfrit til rådighed for reparation mellem klokken 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 ekstra omkostninger.

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 fejlramte/reparerede komponenter. Omfanget af tilgængeligheden aftales særskilt. Rejsekortleverandøren leverer det nødvendige antal komponenter til at opretholde et tilstrækkeligt lager. Det må påregnes, at der skal være plads til komponenter i et omfang mellem 5 og 10 % af det installerede materiel. Skal et lager for eksempel omfatte reservedele til 30 busser med 5 kortlæsere i hver, skal der altså være plads til omkring 10 kortlæsere og én eller to printere.

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

Umiddelbart efter kontraktophør skal operatøren afmontere og aflevere rejsekortudstyret til Movia, med mindre andet aftales. Der er tale om de udstyrselementer, der oprindeligt er leveret af Movia. Dette gælder også komponenter på reservedelslagre etc.

Tilbageleveringen gælder tillige diverse dokumentation, undevisningsmateriel og øvrigt materiale relateret til rejsekortet.

3.3.5 Kombidisplay

Busserne skal være udstyret med et indvendigt kombinationsskilt, der viser zonenummer, klokke tid 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

3.3.6 Passagertællesystem (PTS)

Movia har ret til at udstyre et antal af operatørens busser med PTS-udstyr med henblik på en automatisk registrering af antal passagerer (PTS-busser).

Er der tvingende grunde (materielmæssige, betjeningsmæssige eller lignende) til at visse ture/linjer ikke kan tælles automatisk, har operatøren pligt til at sikre manuelle tællinger i stedet. En sådan undtagelse fra reglen om automatiske tællinger skal aftales mellem parterne i forbindelse med kontraktindgåelse.

Det aftalte antal busser, der skal udstyres med PTS-udstyr, skal være fuldt installeret og testet inden det aftalte tidspunkt for ikrafttrædelse. Det er operatørens ansvar at sikre, at Movias leverandør i nødvendigt omfang har haft adgang til de pågældende busser.

Såfremt en bus, der er udrustet med PTS, vil være ude af drift i mere end én måned, pålægges det operatøren at betale for flytning af PTS-udstyr, buscomputer mv. til en tilsvarende bustype.

Operatøren skal i sin styring af bussernes udkørsel sikre, at alle ture i køreplanen tælles min. 1 gang pr. måned (for hverdagsture) og min. 1 gang pr. kvartal (for lørdagsture og søn-/helligdagsture). Movia understøtter operatørens styring af PTS-bussernes kørsel ved at stille et antal opfølgingsrapporter til rådighed. Disse rapporter angiver løbende hen over måneden/kvartalet, hvor stor en andel af turene, der er talt og godkendt af Movias analysesystem og hvilke specifikke ture, der endnu ikke er talt. Desuden leveres overordnet statistik over den samlede målopfyldelse (talte ture i forhold til planlagte ture) efter afslutningen af en måned/et kvartal. Generelt er det intentionen, at optimal tællestyring søges opnået gennem et tæt, løbende samarbejde mellem operatøren og Movia.

Af tekniske grunde kan tælledata i visse tilfælde ikke anvendes, selv om turene er blevet kørt som planlagt. I sådanne tilfælde har operatøren pligt til at sikre kompensierende tællinger af de relevante ture inden afslutning af en måned/et kvartal. De manglende tællinger vil fremgå af opfølgingsrapporterne.

Anvendelse af PTS-busserne skal i øvrigt tage højde for følgende forhold:

- PTS-busserne må ikke anvendes til ikke plansat kørsel, der i ruteforløb/tidspunkt kan forveksles med kørsel på en af Movias publikumslinjer. Fx vil indøvning af chauffører/nye linjer, hvor der køres uden at optage passagerer, blive tolket som en almindelig tur uden passagerer. Det vil påvirke beregningen af Movias andel af de samlede billetindtægter negativt.
- For at undgå systematiske skævheder i dataindsamlingen, må de samme ture i køreplanen ikke køres på præcis samme dage måned efter måned. Ved evt. tvivlsspørgsmål om dette bistår Movia, Analyse og Indtægter, med forslag til håndtering.

Fremgangsmåden med hensyn til overførsel af data fra udstyret i PTS-busserne til Movias IT-system aftales med hver enkelt operatør. Movia bearbejder tællingerne og opsamler dem i det centrale analysesystem. Efter nærmere aftale stilles indsamlede data til rådighed for operatøren, fx som led i samarbejdet om køreplanlægningen. Operatøren modtager data pr. e-mail i form af foruddefinerede standardrapporter fra Movias analysesystem.

I kontraktperioden har Movia ret til at opstille edb-terminaler (arbejdsstationer) hos operatøren til brug ved information til Movia om driftsafviklingen og fra Movia vedrørende databehandling og resultater i passagertællesystemet. I den forbindelse skal operatøren anviser en hensigtsmæssig plads til arbejdsstation mv. hos operatøren. Operatøren skal afgive de nødvendige informationer efter anvisning fra Movia. Hvis Movias krav påfører operatøren et dokumenteret tidsforbrug på over gennemsnitligt 30 minutter pr. PTS-bus pr. uge, kan spørgsmålet om betaling fra Movia herfor tages op til forhandling.

Movia giver forslag til den edb-tekniske installation hos operatøren. Forslaget omfatter terminal- og skærmtypen samt kommunikationskanaler mellem PTS-busser og operatørens personale på den ene side og Movias centrale IT-system på den anden. Ønsker operatøren at anvende andet IT-udstyr end det af Movia leverede, afholdes evt. merudgifter hertil af operatøren.

Installation og løbende vedligeholdelse af PTS-udstyr betales og udføres af Movia med de undtagelser, der er nævnt ovenfor. Operatøren er pligtig til vederlagsfrit at holde PTS-busser i garage til brug for eftersyn eller reparation af tælleudstyr, inkl. BusPC, efter anvisning fra Movia eller et af Movia anvist firma inden for 24 timer.

Hvis operatøren ikke stiller bussen til rådighed som aftalt, skal operatøren betale samtlige omkostninger forbundet med et forgæves ud kald af servicetekniker mv.

Operatøren må ikke sælge eller udleje busser og garageanlæg med PTS-udstyr uden at give Movia et varsel på mindst én måned.

Er det aftalt, at visse ture/linjer tælles manuelt i stedet for med PTS-busser, gælder følgende regler: Manuelle tællinger skal som minimum dække 6 hele kalenderuger i løbet af et år, heraf 4 uger med påstigere/afstigere opgjort pr. tur, og 2 uger med påstigere/afstigere opgjort pr. stoppested pr. tur. En præcis plan for tællingerne aftales med Movia, som også leverer en tælleskabelon i Excel-format, hvori operatøren indtaster tælledata. Dette foregår pr. e-mail, som vil blive oplyst efterfølgende. Ændring af e-mailadresser meddeles fra Movia med minimum 14 dages varsel.

Ejerskab og vedligeholdelse

Ejerskab: model A.

Pladskrav

Buscomputer og andet centralt udstyr indbygges i bussens IT-skab, jf. afsnit herom.

Drift

Der gennemføres 4 årlige serviceeftersyn af PTS-udstyret for Movias regning. Tidspunkter for serviceeftersyn tilrettelægges sammen med operatøren og under størst mulig hensyntagen til busdriftens afvikling. Operatøren stiller busser med PTS-udstyr vederlagsfrit til rådighed.

3.3.7 A bus IT – ABIT

Alle busser, der kører på A-buslinjer, skal være udstyret med et selvstændigt IT-system – ABIT.

Dette system gør det blandt andet muligt at vise realtidsinformation i A-busser og ved stoppesteder der benyttes af A-busser.

ABIT giver desuden mulighed for, at operatøren og Movia kan overvåge trafikafviklingen og indsamle driftsstatistik.

Kendskab til den aktuelle trafiksituation giver grundlag for at gribe hurtigt ind, når der opstår uregelmæssigheder i trafikafviklingen, Med andre ord, at foretage aktiv trafikstyring.

ABIT giver herved operatøren mulighed for at vurdere behov og muligheder for at disponere i driftssituationen, for at sikre størst mulig regularitet i bustrafikken.

Montering

HUR leverer og betaler alle komponenter til ABIT.

Operatøren har ansvar for, at alle kabeltræk mellem IT-skabets klemmerække og chaufførpladsen, passagerdisplay og antenner i bussens tag. Operatørens omkostninger skal være indeholdt i tilbudsprisen. Movias IT-leverandør leverer monteringsvejledning.

Movias leverandør monterer, forbinder og tester ABITs PC mm. i IT-skab samt chaufførterminal (højde x bredde: 12 x19 cm) ved instrumentpanelet og passagerdisplay i bussens loft.

Vilkår for montering af IT-leverandørens montering og afsluttende test fremgår af bilagsafsnit 3.2.3.

Generelle krav for IT-udstyr

Ejerskab: model A.

Værdi af Movia-ejet IT-udstyr: 80.000 kr. pr. bus, inkl. moms.

Drift og vedligehold

Operatøren har ansvar for, at chauffører og andet personale, der skal betjene ABIT, kan betjene det korrekt, inkl. melde fejl, når de konstateres.

Operatøren og Movia aftaler plan for instruktion af operatørens personale. Movia leverer brugervejledning og andet nødvendigt instruktionsmateriale. Movia dækker operatørens direkte lønudgifter for medgået tid i forbindelse med instruktion af personale, og betaler instruktionsmateriale.

3.3.8 Busradio (tale- og dataradio)

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.

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 nødknap, 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: 35.000 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.

3.3.9 Automatisk stoppestedsannoncering

Automatisk stoppestedsannoncering kræves i A- og S-busser, samt på udvalgte linjer i København og købstæder udenfor hovedstadsområdet. Alle linjer i dette udbud er omfattet af kravet om automatisk stoppestedsannoncering. Stoppestedsannonceringen skal være i tale.

Operatøren står selv for at indkøbe og drifte den tekniske løsning i busserne. Stoppestedsannonceringen må ikke være sammenfaldende med andre meddelelser, der udsendes via radioen.

Operatøren sørger selv for at nye data inden følgende driftsdøgn formidles til de respektive busser. Medfører ændringer at operatøren skal producere nye lydfiler skal ændringen være i drift senest fem arbejdsdage efter de nye data er sendt ud.

Alternativ

Movia undersøger i øjeblikket muligheden for at anvende TaleDataRadio (TDR) som basis for en automatisk stoppestedsannoncering.

Løsningen omfatter et software tilkøb til TDR systemet centralt i Movia og lokalt i busserne, samt anskaffelse af et talesyntese modul og display til bussen.

Såfremt Movia finder løsningen tilfredsstillende vil operatøren kunne anvende denne løsning. Det skal dog oplyses at der på nuværende tidspunkt ikke kan sættes tid eller økonomi på løsningen.

3.4 Krav i forbindelse med ændring af eksisterende og/eller indførelse af nye IT-systemer

Movia kan installere eller foretage ændringer af følgende IT-systemer, i løbet af kontraktperioden:

- Passagerdisplay (ny type)
- Udstyr til aktiv signalprioritering

Tekniske, fysiske og andre forhold vedrørende det fremtidige IT-udstyr er beskrevet i den udstrækning, det er kendt på nuværende tidspunkt.

Busserne skal så vidt muligt forberedes for denne udbygning.

Hvis operatøren ønsker "at bygge til" på det af Movia leverede IT-system til fx registrering af energiforbrug, motordata osv., skal dette godkendes skriftligt af Movia og betales af operatøren. Godkendes operatørens ønske, må udvidelsen dog ikke påvirke funktionaliteten for Movias IT-udstyr negativt.

Medfører operatørens ønske behov for yderligere el-kapacitet, mere plads i IT-skab eller kabelveje, skal operatøren sørge for nødvendige udvidelser.

Værdien af Movia-ejet fremtidigt IT-udstyr i operatørens varetægt vil blive oplyst, når den er kendt.

3.4.1 Passagerdisplay (ny type)

Movia kan kræve, at der installeres nye typer af passagerdisplay i bussens loft. Specifikationerne vil fremkomme, når Movia har valgt passagerdisplay.

Denne mulighed påvirker ikke Movias generelle krav til kombinationsskilte, jf. bilag 2.

De foreløbige krav til plads og integration med øvrige IT-systemer er, at det skal være muligt at installere passagerdisplay i bussens loft i hele bussens bredde bag chaufførens sæde. Fri højde over gulv minimum 220 cm. I ledbusser placeres desuden et display bag leddet og i dobbeltdækkerbusser placeres et display umiddelbart over frontruden på "1. sal".

Medmindre andet aftales, anskaffer, servicerer og ejer Movia passagerdisplay, der installeres i løbet af kontraktperioden. I den øvrige kontraktperiode er operatøren ansvarlig for, at alle busser er udstyret og fungerer med almindelige kombinationsskilte.

3.4.2 Signalprioritering

Udstyr i busser til signalprioritering forventes at blive en integreret del af IT-plattformen. Der bliver muligvis behov for at udstyre bussen med en mindre komponent, der kan kommunikere med signalanlæg.

Bilag 4 Busovertagelse

4.1 Procedure og tidsplan for busoverdragelse

Den endelige overdragelsespris for de busserne, der skal overdrages, fastlægges ved syn og skøn. Syn og skøn foretages af 2 vurderingsmænd. Vurderingsmændene skal være udpeget af henholdsvis den operatør, der afstår kørslen (sælger) og den operatør, der overtager kørslen (køber). Syn og skøn skal være afholdt senest 2 måneder før driftsstart.

Vurderingsmændene fastlægger på grundlag af syn og skøn af bussens vedligeholdelsesstandard, om der skal ske et fradrag eller tillæg til den modelberegnete pris. Der gives tillæg, hvis bussen har en bedre vedligeholdelsesstandard end forventet efter dens alder og kørte kilometre, og fradrag, hvis vedligeholdelsesstandard er dårligere. De 2 vurderingsmænd udfærdiger en fælles, detaljeret syn og skønsrapport (se bilagsafsnit 4.5), der sendes til sælger og køber. Syn og skønsrapporten skal være udarbejdet og fremsendt senest 14 dage efter afholdt syn og skøn.

Den hidtidige operatør og den nye operatør er forpligtet til at afgive henholdsvis overtage busserne til den endeligt fastlagte pris.

Umiddelbart efter modtagelse af syn og skønsrapporten udfærdiger operatørerne en købekontrakt. Købekontrakten udformes som angivet i bilagsafsnit 4.6. Købekontrakten skal være underskrevet så betids, at driften kan videreføres uden ophold. Eventuelle tvister mellem ny og nuværende operatør er Movia uvedkommende.

Det overdragelsesbeløb, der fremgår af købekontrakten, deponeres af den nye operatør senest 4 bankdage før overdragelsen på en deponeringskonto. Den nye operatør foranlediger frigivelse af deponeringen senest 5 bankdage efter overdragelsen, forudsat at busserne er i samme stand som ved syn og skøn, idet der dog tilbageholdes 50.000 kr. pr. bus til afhjælpning af eventuelle skjulte fejl og mangler. Forrentningen af overtagelsesbeløbet sker med renten på deponeringskontoen. Forrentningen før overtagelsesdagen tilfalder den nye operatør, og forrentningen fra og med overtagelsesdagen tilfalder den hidtidige operatør.

Busserne overdrages efter endt kørsel forud for kontraktskiftet. Busserne overdrages i køreklar stand og med fuld tank.

Eventuelle klager fra køber over, at bussen har mangler, der ikke er taget rimeligt hensyn til ved vurderingen, rettes til sælger. Klagen skal fremsættes skriftligt inden 4 uger efter overtagelsen, forudsat at bussen har kunnet være i drift i perioden. Der vil ikke blive taget hensyn til klager, der fremsættes efter dette tidspunkt, heller ikke for så vidt angår skjulte mangler.

Hvis køber ikke har rejst krav inden denne frist, frigives de 50.000 kr. plus renter. Hvis der er rejst et krav på mindre end 50.000 kr. (plus renter), frigives differencen.

Nuværende operatør har til enhver tid ansvaret for, at busserne på overtagelsestidspunktet lever op til kravene i udbudet, hvori de kører indtil dette tidspunkt.

Ny operatør er ansvarlig for, at busserne efter overtagelse overholder kravene stillet i Movias udbudsbetingelser for det udbud, hvori kørslen nu udføres – dog kan en renoveringsperiode aftales.

For at sikre at busserne opfylder kravene på miljøområdet, som var gældende i HURs 14. udbud, kan der foretages et miljøsyn af busserne. Movia er indstillet på at finansiere dette miljøsyn, hvis nuværende og ny operatør er enige om at gennemføre miljøsynet. Miljøsynet foreslås gennemført samtidigt med syn og skøn.

Nuværende og ny operatør vil være ansvarlige for at arrangere og afholde miljøsynet. Alle udgifter – ud over betalingen for selve miljøsynet – afholdes af nuværende og ny operatør.

4.2 Retningslinjer for syn og skøn

Vurderingsmændene tilrettelægger tid og sted for syn og skøn. Der skal være en grav/lift på det sted, hvor vurderingen finder sted, da det skal være muligt at foretage en besigtigelse af undervognen.

Bussen skal være lovlig og funktionsdygtig på overdragelsestidspunktet.

Bussen skal være i samme stand og have det samme udstyr på overdragelsestidspunktet som på vurderingstidspunktet. Bussen skal på overdragelsestidspunktet være udstyret med de samme destinationsskilte, som har været anvendt i forbindelse med den hidtil udførte kørsel.

I forbindelse med syn og skøn udfærdiger vurderingsmændene en syns- og skønsrapport, som de underskriver på stedet. Som basisoplysninger anvendes den busrapport, som den hidtidige operatør har udfyldt.

Vurderingsmændene sender syn og skønsrapporten til begge operatører.

Den hidtidige operatør kan efter modtagelsen af rapporten vælge at udbedre de mangler, der har givet anledning til mindrepriser. Udbedringen skal være foretaget og meddelelse herom sendt til den kommende operatør senest 14 dage inden overtagelsestidspunktet. I modsat fald indgår manglen som en mindrepris.

4.3 Merpriser og mindrepriser

Ved syn og skøn skal der ikke tages stilling til selve prisen for bussen. Der skal derimod fastlægges en mer- eller mindrepris, som tager hensyn til, om bussens vedligeholdelsesstandard i forhold til dens alder vurderes som værende over eller under middel. Mer- eller mindreprisen skal i princippet modsvare forventede mindre eller større driftsudgifter for den nye operatør.

Der gives ikke merbetaling for ekstraudstyr, der ikke er indgået særlig aftale om.

Ekstraudstyr, der er i bussen på vurderingstidspunktet, må ikke fjernes inden overdragelsen. Dette gælder dog ikke møntbord.

Der gives ikke fradrag for manglende donkraft og reservehjul.

4.4 Busrapport

Busnr. _____

Basisoplysninger (udfyldes af ejeren)

Navn _____ Adresse _____

Postnr. _____ By _____ Tlfnr. _____

Kontaktperson _____

Bustype _____

Chassisfabrikat _____

Karosserifabrikat _____

Registreret første gang _____

Nuværende reg. nr. _____ Stelnummer _____

Motortype _____ Brændstof _____

Gearkassetype _____

Km-tæller viser _____ Kørt i alt km _____

Dato for sidste syn _____

Hovedreparation af motor foretaget: _____ ja _____ nej
(hvis ja bedes dokumentation vedlagt)

Gearkasse kørt i alt efter evt. hovedreparation _____ km

Følgende dele på bussen er ejer bekendt med som værende defekte og/eller kun delvis fun-
gerende: _____

Dato: / Underskrift: _____

4.5 Syn og skønsrapport

4.5.1 De enkelte punkter i synsrapporten

Nedenfor gennemgås de enkelte punkter i synsrapporten. I skemaet er det ved skravering angivet, om der under det enkelte punkt kan blive tale om mer- og/eller mindrebetalning. Beløbene skal være inklusiv moms.

- Pkt. 1. Karrosseriskader. Her anføres også større lakskader ud over naturlig slitage. Mindreprisen er den skønnede udgift til udbedring.
- Pkt. 2. Frontrude. Mindrepris ved stenslag i viskerfeltet og ved revner i ruden – beløbet er omkostningen ved udskiftning.
- Pkt. 3. Sideruder. Mindrepris ved punkterede termoruder – beløbet er omkostningen ved udskiftning.
- Pkt. 4. Lygteglas. Mindrepris ved revner og skader – beløbet er omkostninger ved udskiftning.
- Pkt. 5. Dæk. Det anføres for hvert enkelt hjul, om der er tale om nye (n) eller regummierede (r) dæk. Slidbanen anføres i procent af ny. Der gives kun merpris, hvis samtlige dæk har mindst 75% af slidbanen. Merprisen er i så tilfælde 8.000 kr.
- Pkt. 6. Stolebetræk. Der gives merpris, hvis betrækket er nyt (under ét år), ensartet og uden skader. Mindreprisen svarer til udgiften til udskiftning eller reparation af skader.
- Pkt. 7-9. Gulv, sider og loft. Mindreprisen svarer til reparationsudgiften for skader.
- Pkt. 10. Motor. Der gives merpris for en ny motor eller en hovedreparation, som har omfattet mindst stempler, foringer, lejer, brændstofpumpe, vandpumpe og starter (eller efter vurdering). Beløbet er 100.000 kr., der afskrives lineært over 200.000 km fra det tidspunkt, hvor udskiftningen/hovedreparationen er foretaget. Ny motor/hovedreparation skal dokumenteres.
- Pkt. 11. Gearkasse. Der gives merpris for ombytning af gearkasse. Beløbet er 50% af regningen, afskrives lineært over 100.000 km.
- Pkt. 12. Aksler (kardan, bagtøj, hjulophæng). Ingen specifik merpris, jf. dog nedenfor.
- Pkt. 10-12. Motor, gearkasse og aksler. Der gives merpris (efter vurdering) for ringe slitage, hvis bussen har kørt et antal km på under 50% af det normale (80.000 km/året for bybus, 110.000 for regional, 70.000 for lokal).

Bemærkninger. Her noteres bl.a. det ekstraudstyr, som bussen har på vurderingstidspunktet.

4.5.2 Vurderingsskema

Skema for syn og skøn ved overtagelse af bus

Udvendigt karrosseri			Merpris	Mindrepris
1. Karrosseriskader				
2. Frontrude				
3. Sideruder				
4. Lygteglas				
5. Dæk	HF	VF		
	n/r_____%	n/r_____%		
	HB	VB		
	n/r_____% (i)	n/r_____% (i)		
	n/r_____% (y)	n/r_____% (y)		

Indvendigt karrosseri			
6. Stolebetræk			
7. Gulv			
8. Sider			
9. Loft			

Teknik			
10. Motor			
11. Gearkasse			
12. Aksler			
13. I alt (pkt. 1-13)			

For de punkter under 1-12, hvor der er angivet mer- eller mindrepris, beskrives årsagen på side 2.

Skal synes inden overdragelse

Bemærkninger:

Underskrift:

Vurderingsmand for sælger

Vurderingsmand for køber

Uddybende forklaringer på mer- eller mindrepris

- 1. Karrosseriskader _____

- 2. Frontrude _____

- 3. Sideruder _____

- 4. Lygteglas _____

- 5. Dæk _____

- 6. Stolebetræk _____

- 7. Gulv _____

- 8. Sider _____

- 9. Loft _____

- 10. Motor _____

- 11. Gearkasse _____

- 12. Aksler _____

4.6 Købekontrakt mellem hidtidig operatør og ny operatør**Købekontrakt**

Mellem underskrevne

Sælger

og

Køber

er indgået følgende aftale vedrørende overdragelse af de busser som sælger hidtil har anvendt til kørsel for Trafikselskabet Movia.

Genstand for overdragelsen

§ 1

Overdragelsen omfatter _____ busser, der er nærmere beskrevet i bilag 1 til nærværende købekontrakt.

Busserne overtages i god og funktionsdygtig stand med fulde tanke inkl. alt eventuelt monteret ekstraudstyr, som det er aftalt, at køber overtager.

Bussernes pris fremgår ligeledes af bilag 1.

Overdragelsen omfatter også udstyr leveret af Trafikselskabet Movia, som fx billetteringsudstyr og IT-udstyr. Det nævnte udstyr fremgår af bilag 2 til købekontrakten. Det pågældende udstyr prifsættes ikke, da det fortsat er Trafikselskabet Movias ejendom.

§ 2

Uanset forudgående afholdt syn og skøn i tilknytning til prissætningen af de overdragne busser, forbeholder køber sig ret til senere at rejse krav over for sælger på grund af mangler ved de overdragne busser, der ikke blev konstateret ved eventuelt syn og skøn.

Et sådant krav skal rejses inden 4 uger efter overtagelsesdagen.

Efter udløbet af reklamationsfristen har sælger intet ansvar for fejl og mangler - herunder skjulte fejl og mangler - af nogen art bortset fra vanhjemmel, jf. § 3.

§ 3

Sælger indestår for, at busserne er sælgers ejendom og i øvrigt ubehæftede.

Overdragelsesdag

§ 4

Busserne overtages pr. den _____ ved kørselssophør eller efter aftale.

Overtagelsesstedet er hos sælger.

Købesummen

§ 5

Købesummen udgør i alt kr.: _____

Købesummen er specificeret i bilag 1 til nærværende købekontrakt.

Der betales ikke moms af overdragelsessummen, idet køber samtidig overtager kørsel. Se endvidere § 10.

Købesummens betaling

§ 6

Købesummen deponeres af køber senest 4 bankdage inden overtagelsesdagen i sælgers pengeinstitut.

Den deponerede købesum - med fradrag af 50.000 kr. pr. bus - frigives tidligst på overtagelsestidspunktet og senest 5 bankdage efter overtagelsesdagen mod sælgers pengeinstituts indeståelse for, at busserne er ubehæftede i pengeinstituttet, jf. § 3, samt under forudsætning af, at busserne er i samme stand, bortset fra naturlig slitage, som på tidspunktet for forudgående afholdt syn og skøn.

Senest 4 uger efter overtagelsesdagen frigives de tilbageholdte 50.000 kr. pr. bus under forudsætning af, at der ikke er indgivet krav om udbedring af fejl og mangler.

Renter af deponerede beløb frem til overtagelsestidspunktet tilfalder køber. Renter efter overtagelsestidspunktet tilfalder sælger.

Omregistrering

§ 7

De overtagne busser omregistreres af køber. Omregistreringen finder sted senest 1. hverdag efter overtagelsen. Udgift til omregistrering betales af køber.

Sælger skal sikre, at busserne kan omregistreres uden syn.

Forsikringer

§ 8

Køber overtager ikke sælgers forsikringer.

Køber er ansvarlig over for sælgers eventuelle omkostninger i forbindelse med skader opstået fra overtagelsestidspunktet og frem til omregistrering har fundet sted.

Momsreguleringsforpligtelser

§ 9

Sælgers eventuelle momsreguleringsforpligtelse er køber uvedkommende. Momsreguleringsforpligtelsen overdrages dog så vidt muligt til køber, jf. bestemmelserne i momslovens § 43, stk. 3, nr. 5, og moms bekendtgørelsens §19.

Omkostninger

§ 10

Omkostningerne til stemping og oprettelse af nærværende købekontrakt afholdes af køber.

Hver af parterne afholder i øvrigt eventuelle omkostninger til egne rådgivere.

Tvister

§ 11

Parternes uoverensstemmelser, der ikke kan bilægges ved forhandling, kan af hver af parterne begæres afgjort ved voldgift efter dansk ret. Voldgiftsrettens afgørelse er bindende for parterne.

Voldgiftsretten består af 3 medlemmer. Formanden udpeges på begæring af en af parterne af præsidenten for Østre Landsret. Hver af parterne udpeger en voldgiftsmand. Voldgiftsmændene skal udpeges og anmeldes til formanden senest 14 dage efter, at denne er udpeget. Foreligger en sådan anmeldelse ikke, vælger formanden voldgiftsmanden.

Voldgiftsretten fastlægger selv proceduren for behandlingen af den enkelte sag. Sagen skal dog optages til kendelse så vidt muligt senest 12 uger efter rettens nedsættelse.

Voldgiftsretten kan på en af parternes begæring indhente fornødne sagkyndige erklæringer.

Voldgiftsretten fastsætter selv sit honorar og tager stilling til, hvordan dette skal fordeles mellem parterne.

Voldgiftsretten kan derudover pålægge den ene part at svare den anden parts omkostninger.

Sælger:

Køber:

Bilag 5 Garanti

Garanti (eksempel)

På foranledning af (operatørens navn og adresse) indestår undertegnede garantistiller 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 Movias anfordring 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/kautionsforsikringselskab).

Sted

Dato

Som garantistiller:

Bilag 6 Relevante myndigheder

Tilbudsgiver kan indhente de for opgaven relevante oplysninger om nationale eller regionale forpligtelser vedrørende:

- Skatter og afgifter
- Miljøbeskyttelse
- Beskyttelse på arbejdspladsen og arbejdsforhold i øvrigt

på følgende adresser:

Skatter og afgifter

Navn	Skat
Adresse	Østbanegade 123, DK-2100 København Ø
Tlf. nr.	+ 45 72 22 18 18 (landsdækkende kundecenter)
Fax nr.	
Email	skat@skat.dk
Internetadresse	www.skat.dk

Miljøbeskyttelse

Navn	Miljøstyrelsen
Adresse	Strandgade 29, DK-1401 København K
Tlf. nr.	+ 45 32 66 01 00
Fax nr.	+ 45 32 66 04 79
Email	mst@mst.dk
Internetadresse	www.mst.dk

Beskyttelse på arbejdspladsen og arbejdsforhold i øvrigt

Navn	Arbejdstilsynet
Adresse	Landskronagade 33, DK-2100 København K
Tlf. nr.	+45 70 12 12 88
Fax nr.	+45 70 12 12 89
Email	at@at.dk
Internetadresse	www.at.dk

Bilag 7 Oversigt over ændringer og særlige forhold i udbudsbetingelserne

Nedennævnte oversigt opremser i punktform væsentlige ændringer og opmærksomhedspunkter. Oversigten skal alene ses som et hjælpemiddel til tilbudsgiver og det understreges, at listen ikke er udtømmende, og at ændringerne ikke er nævnt i en speciel orden.

- Afsnit 2: Ændringer i afsnit 2.3 omkring vurdering af tilbud. Miljø indgår nu som tildelingskriterie på linje med Pris, kvalitet af drift og kvalitet af busmateriel. Det er detaljeret angivet, hvilke underkriterier, der indgår i vurderingen af tilbudet.
- Skema 5 – Busoplysningsskema: Skemaet skal påføres et løbenummer i stedet for - som før - tilbudsnumre. Dette løbenummer skal der henvises til i skema 1 og 2. Det betyder, at det ikke længere er nødvendigt at sende samme skema ind i hver runde.
- Skema 6 – Kombinationstilbud: Brugen af skemaet udvides, således at det også benyttes til regulering af kontraktbetalingen i forbindelse med ændringer i bus- og køreplantimetallet i kontraktperioden. Se udbudsbetingelsernes afsnit 2.
- Driftsredegørelsen: Det er tydeligt angivet, hvilke punkter der bliver benyttet ved vurderingen af tilbudet.
- Driftsredegørelsen: Flere punkter er taget ud af driftsredegørelsen. Det understreges, at det IKKE er et signal om, at Movia ikke længere lægger vægt på disse punkter, men vi vurderer, at det ikke – i forbindelse med vurdering af tilbud – er muligt at benytte beskrivelserne fra operatørerne godt nok. Derfor er muligheden for at få de pågældende beskrivelser på et senere tidspunkt tilstrækkelig.
- Oplysning om hensyntagen til arbejdspladsbeskyttelse: Tilbudsgiver skal udfylde og signere en erklæring vedrørende pligtmæssige oplysninger om hensyntagen til arbejdspladsbeskyttelse samt arbejdsforhold i øvrigt. Erklæringen downloades på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale* og signeres med den digitale signatur.
- Afsnit 4.6: Kravet om vask af busserne ændres til én gang hver andet driftsdøgn.
- Afsnit 12: Vægtene i reguleringsafsnittet er justeret.
- Bilag 6: Nyt bilag med kontaktadresser til relevante myndigheder

KONTRAKT

Internt nr.:

Vedrørende

UDFØRELSE AF ALMINDELIG RUTEKØRSEL I TRAFIKSELSKABET MOVIAS OMRÅDER

indgået mellem

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

og

.....
(herefter benævnt operatøren)

§1 Formål/Forudsætninger

Stk. 1

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

Kontrakten er et resultat af et udbud efter forhandling, som trafikskabet 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: Trafikskabets udbudsmateriale for "A6 - udbud af almindelig rutekørsel", dateret oktober 2009, samt rettelser og spørgsmål/svar, som fremgår af trafikskabets udbudshjemmeside

Bilag B: Operatørens tilbud,

Bilag C: Oplysninger og dokumentation vedrørende busmateriel, herunder liste over de i kontrakten indeholdte busser, busoplysningsskemaer, tegninger, fotos, typegodkendelsescertifikat, reoveringsplaner m.m.

Bilag D: 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, gælder, 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.

§3 Kontraktperioden

Stk. 1

Kontrakten er gældende fra tidspunktet, hvor begge parter har underskrevet og er gældende frem til efterår/vinter 2016. Den præcise dato for kontraktudløb vil blive meddelt senest 6 måneder før udløb.

Driftsstart vil være den 12. december 2010.

Kontrakten er uopsigelig i hele kontraktperioden, jf. dog § 18.

Stk. 2

Angående mulighederne for forlængelse af kontraktperioden med op til yderligere 6 år henvises nærmere til bilag A.

§4 Operatørens ydelser

Stk. 1

Operatøren skal for trafikkselskabet 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 C.

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

Stk. 2

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. 3

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

§5 Chaufførlokaler

Stk. 1

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

Stk. 2

Angående benyttelse af, betaling for samt de nærmere lejevilkår for de i *stk. 1* nævnte lokaler fremgår af bilag A.

§6 Pris / Betaling / Regulering

Stk. 1

For den aftalte kørsel ydes følgende betaling,
.....

Alle priser er angivet i prisniveau pr. juni 2009.

Stk. 2

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

§7 Ejerforhold

Stk. 1

Operatøren er registreret somselskab - "....." - (CVR-NR.....).

Stk. 2

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

Stk. 3

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

Stk. 4

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.

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

Movia er berettiget til at nægte at godkende en ny underleverandør eller at 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 dog 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, medens 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 operatøren 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 Kvalitetsmålinger

Stk. 1

Movia foretager løbende kvalitetsmålinger, og måleperioden for henholdsvis kvalitetsbrist, servicegrad og kvalitetsindeks af den kørsel, som er omfattet af denne kontrakt, vil ske i perioden fra 1. januar 2011 - 31. december 2012, 1. januar 2012 – 31. december 2012 osv.

Målingerne vil blive opgjort pr. udbudsenhed.

Måleresultatet vil blive offentliggjort ca. 3 måneder efter hver måleperiodes udløb.

Efter 4. måleperiode afgøres, om hele eller dele af kontrakten skal forlænges i henhold til reglerne herom i bilag A (afsnit 8).

De aftalte mål for kvalitetsbrister, servicegrad og kvalitetsindeks for forlængelse af nærværende kontrakt er maks. min..... min.....

De aftalte modregningssatser for servicegrad og kvalitetsindeks er henholdsvis

§12 Regnskaber og budget

Stk. 1

I kontraktperioden er operatøren forpligtet til efter anmodning 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.

Stk. 2

Movia har ret til, uanset hvordan operatørens virksomhed er organiseret, 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.

§13 Skadeforvoldelse*Stk. 1*

Såfremt operatøren eller dennes underleverandører under udførelse af sine pligter i henhold til kørselsaftalen ved handlinger eller undladelser forårsager skader på personer eller gods, det være sig personer eller gods operatøren har til befordring, eller 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.

§14 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.

§15 Konkurs mv.*Stk. 1*

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

Stk. 2

Såfremt operatøren er organiseret som en personlig drevet virksomhed, er Movia derudover berettiget til at hæve kørselsaftalen såfremt operatøren dør, og dennes 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.

§16 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.

§17 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 forhold som denne ikke burde have forudset.

§18 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 afhjulpnet misligholdelsen inden udløbet af den nævnte frist, er Movia berettiget 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 hindrer ikke, at Movia samtidig kan kræve erstatning efter § 17.

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 væsentligt 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 de indtil ophævelsen leverede ydelser.

§19 Sikkerhedsstillelse

Stk. 1

Til sikkerhed for operatørens opfyldelse af kontrakten stilles senest 1-2 uger efter Movia officielt har tildelt kørslen en garanti på kr. 100.000 pr. driftsbus, eller i alt kr.

§20 Modregninger i betalingen

Stk. 1

Såfremt misligholdelsen ikke er af en sådan karakter, at ophævelse af kontrakten kan komme på tale, men den manglende overholdelse af kørselsaftalens enkelte punkter alligevel er til gene for kunderne

eller medvirkende til, at den forudsatte standard for kørslen ikke opretholdes, har Movia ret til at bringe nedennævnte sanktioner i anvendelse.

Stk. 2

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

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

- Kørt for tidligt fra endestation/checkpunkt
- Manglende billettering
- Manglende udskiftning af defekt billetteringsudstyr
- Manglende 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
- Forbrug af mere end 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. bilag A, afsnit 9
- Utilstrækkelig belysning i bussen
- Forkert tid og zone i kombinationsskilt
- Upræsenteret uniformering

Modregningssatserne for de 3 kategorier af kvalitetsbrister ændres til det dobbelte, når det samlede beløb for kvalitetsbrister pr. udbudsenhed – som er angivet på tilbudsblanketen, samt i nærværende kontrakt §11 – overskrides. Det betyder, at modregningssatsen på 3.000 kr. ændres til 6.000 kr., 1.500 kr. ændres til 3.000 kr. og 750 kr. ændres til 1.500 kr.

Eksempel

Der bydes med et maksimum på 50.000 kr. i modregning for kvalitetsbrist p.a.

Efter 10 måneder af et kalenderår er der modregnet 50.000 kr. for kvalitetsbrister. Kvalitetsbrister – som udskrives af Movias trafiktjeneste – vil i resten af kalenderåret blive modregnet til dobbelt sats.

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 også 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 i bilag A anførte svarfrister på driftsuregelmæssigheder og kundehenvendelser mv.
- Såfremt der gentagne gange indgår klager til Movia over operatørens besvarelse af kundeforespørgsler samt varetagelse og administration af fundne sager eller lignende
- 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).
- Såfremt der foreligger mangelfulde vognløbsbeskrivelser eller anden aftalt beskrivelse (500 kr. pr. dag pr. vognløb eller pr. driftsenhed). Omvendt vil Movia ved for sen aflevering af

afregningsvognplaner yde godtgørelse til operatøren, jf. afsnit 10 i bilag A.

- Såfremt der registreres ukorrekt eller manglende betjening, manglende fejlmelding af IT-udstyr i busser, herunder busradio, buscomputer, PTS, IT til rejsekort og arbejdsstationer hos operatøren, hvorom der er indgået konkret aftale med operatøren (500 kr. pr. registreret tilfælde, henholdsvis tur).

Stk. 6

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

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

Stk. 7

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

Stk. 8

Herudover kan Movia bringe nedenstående sanktioner i anvendelse:

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

Stk. 9

De sanktioner, der er anført i det foregående, 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 § 17. Den foretagne modregning i henhold til ovennævnte afsnit skal ikke fradrages i en sådan erstatning. Det forhold, at operatøren må tåle modregning i henhold til ovenstående afsnit, fritager ikke denne fra uopholdeligt at bringe de påtalte forhold i orden. Sker dette ikke, må operatøren, også for samme forhold, tåle yderligere modregning, ligesom andre sanktioner i henhold til kørselsaftalen kan bringes i anvendelse.

Stk. 10

Movia kan suspendere sanktioner af enhver art, hvis særlige forhold gør sig gældende, herunder force majeure eller lignende. En suspension af sanktioner for udgået kørsel vil dog aldrig medføre, at der ydes køreplanteafhængig betaling for ikke-præsteret kørsel.

§21 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 genforhandling for at justere 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. § 22.

§22 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, og som ikke kan løses i mindelighed, kan af parterne indbringes for domstolene – med Movias hjemting som 1. instans.

§23 Underskrifter*Stk. 1*

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

..... , den

København, den

.....
(for operatøren)

.....
(for trafikselskabet)