



Udbudsmateriale til

B1 – Udbud af beredskabskørsel for Movia

Trafikselskabet Movia

Kontrakter

Januar 2019

Indholdsfortegnelse

1. Udbudsbetingelser	6
1.1 Indledning	6
1.2 Udbudsmaterialet	6
1.3 Spørgsmål til udbudsmaterialet	7
1.4 Udelukkelse og egnethed	7
1.4.1 Udelukkelsesgrunde	7
1.4.2 Minimumskrav til egnethed	7
1.4.3 Dokumentation for egnethed og udelukkelse	8
1.4.4 Udfyldelse af ESPD	8
1.5 Afgivelse af tilbud	9
1.5.1 Tilbudsgivere	9
1.5.2 Formkrav	9
1.5.3 Tilbuddets indhold	9
1.5.4 Tilbudsfrist	11
1.5.5 Vedståelsesfrist	11
1.6 Evaluering af tilbud	11
1.6.1 Evaluering af underkriteriet Pris	11
1.6.2 Evaluering af underkriteriet Miljø	12
1.7 Aktindsigt – offentliggørelse	12
1.8 Kontraktindgåelse	13
2. Udbuddets omfang	14
2.1 Vognplaner	16
2.2 Køretid og ophold	17
2.3 Prioritering af enheder	17
2.4 Idriftsættelse af kørsel	18
2.5 Ophør af kørsel i kontraktperioden	18
3. Busmateriel	19
3.1 Generelt	19
3.2 Idriftsættelse af busser	19
3.3 Indretning, sikkerhed mm.	19
3.3.1 Myndighedskrav	19
3.3.2 Længde	19

3.3.3 Bustype	19
3.3.4 Døre	20
3.3.5 Flexareal: Barnevogns- og kørestolsplads.....	20
3.3.6 Holdestænger og stoptryk.....	20
3.3.7 Videoovervågning	20
3.3.8 Sikkerhedsforhold	21
3.3.9 Øvrige krav.....	21
3.3.10 Destinations- og linjenummerskilte	21
3.3.11 Annoncering af stoppesteder og zoneskift.....	22
3.4 Design	22
4. Miljø.....	23
4.1 Emissioner.....	23
4.2 Støj.....	23
4.2.1 Udvendig støj.....	23
4.2.2 Indvendig støj.....	23
5. IT.....	24
5.1 Ejerskab.....	24
5.1.1 Model A:	24
5.1.2 Model B:	24
5.2 Generelle krav for IT-systemer og udstyr i busser og på busanlæg	24
5.2.1 Busanlæg.....	25
5.2.2 Antal busser med IT-udstyr (Model A).....	25
5.2.3 Montering af IT-udstyr (Model A)	25
5.2.4 Afmontering af IT-udstyr (Model A).....	26
5.2.5 Flytning af IT-udstyr i kontraktperioden (Model A).....	26
5.2.6 Erstatningsansvar vedr. IT-udstyr (Model A)	26
5.2.7 Driftsansvar vedr. IT-udstyr (Model A og B).....	27
5.2.8 Vedligeholdelsesansvar vedr. IT-udstyr (Model A og B).....	27
5.2.9 Rettighed til informationer	28
5.3 Tekniske krav for IT-systemer og -udstyr.....	28
5.3.1 IT-skab	28
5.3.2 Antennemontage.....	31
5.3.3 Kabelveje vedr. IT-udstyr (Model A)	31
5.3.4 Driftsmiljø	32

5.3.5 Elektrisk støj.....	32
5.3.6 Integration med bussens el-system	33
5.3.7 Data leverancer (web services)	33
5.4 Systemspecifikke krav og vilkår for de enkelte IT-systemer og -udstyr	33
5.4.1 Rejsekortet, elektronisk billet- og billetteringsudstyr.....	33
5.4.2 Passagertællinger	38
5.4.3 Destinationsskilte	38
5.4.4 Højtalersystem	38
5.4.5 Realtidssystem (RPS).....	39
6. Information, reklamer og andre services	41
6.1 Movia-information	41
6.2 Reklamers indhold.....	41
6.3 Ansvar for reklamers lovlighed	42
6.4 Opsigelse af retten til at anvende reklamer.....	43
7. Drifts- og trafikstyring	44
7.1 Trafikale situationer	44
7.1.1 Normal trafikal situation.....	44
7.1.2 Usædvanlig trafikal situation	44
8. Oplysningspligt.....	45
8.1 Operatørens oplysningspligt ved driftsuregelmæssigheder mv.	45
8.2 Operatørens oplysningspligt i forbindelse med kundehenvendelser	45
8.3 Øvrigt	46
9. Samfundsansvar / CSR (Corporate Social Responsibility)	47
10. Personaleforhold	48
10.1 Grundlæggende krav.....	48
10.2 Uddannelse	48
10.2.1 Rejsekort.....	48
10.3 Arbejdsmiljø.....	49
11. Chaufførfaciliteter	49
12. Betaling.....	50
12.1 Afregning	50
12.2 Salg af rejsehjemmel.....	51
12.3. Regulering af betalingen	52
13. Oversigt over ændringer i udbudsmaterialet	53

KONTRAKT	54
§ 1 Formål/Forudsætninger	55
§ 2 Kontraktgrundlag	55
§ 3 Kontraktperioden	55
§ 4 Operatørens ydelser.....	56
§ 5 Pris / Betaling / Regulering	57
§ 6 Ejerforhold	57
§ 7 Overdragelse af rettigheder.....	58
§ 8 Underleverandører	58
§ 9 Kontrol	59
§ 10 Årsrapporter og budget	60
§ 11 Skadeforvoldelse	60
§12 Diskretion.....	60
§ 13 Konkurs mv.....	61
§ 14 Udskiftning af chauffører	61
§ 15 Erstatning	61
§ 16 Misligholdelse og ophævelse	62
§ 17 Bod/Modregninger i betalingen	62
§ 18 Ophør af kontrakten (opsigelse og ophævelse)	64
§ 19 Fortrolighed	64
§ 20 Tvistigheder og Lovvalg	64
§ 21 Ændringer.....	65
§ 22 Underskrifter	65

1. Udbudsbetingelser

1.1 Indledning

Trafikselskabet Movia – herefter benævnt Movia – udbyder hermed kørsel som beskrevet neden for i afsnit 2, Udbuddets omfang.

Udbuddet gennemføres som et offentligt udbud i henhold til Forsyningsvirksomhedsdirektivet (direktiv 2014/25/EU), som implementeret ved bkg. nr. 1624 af 15. december 2015.

1.2 Udbudsmaterialet

Udbudsmaterialet består af følgende:

- Udbudsbekendtgørelsen
- Udbudsmateriale inkl. kontraktbestemmelser (dette dokument)
- Kontraktbilag 1: Vognplaner – Hastusfiler og tekstfiler
- Kontraktbilag 2: Afregningsark for standarduge
- Kontraktbilag 3: Kort over geografisk område
- Kontraktbilag 4: RPS - Kravspecifikation
- Kontraktbilag 5: Rejsekort Driftshåndbog
- Kontraktbilag 6: Rejsekort Præ-installationsmanual
- Kontraktbilag 7: Tilbudsblanket
- Kontraktbilag 8: Liste over busmateriel
- Kontraktbilag 9: Beregningsark til fakturering
- Kontraktbilag 10: Liste over steder for chauffør afløsning på M-linjer

- Udbudsbilag A: Fil til Fælles Europæisk Udbudsdokument (ESPD)
- Udbudsbilag B: Skabelon til erklæring om fælles befuldmægtiget i konsortier
- Udbudsbilag C: Skabelon til støtteerklæring
- Udbudsbilag D: Tidsplan for udbudsprocessen

Der er adgang til det samlede udbudsmateriale på udbudssiden for dette udbud:

<https://www.ethics.dk/ethics/eo/#/9b190ee0-5767-4274-8b80-9a7c6171ba2a/homepage>

1.3 Spørgsmål til udbudsmaterialet

Tilbudsgivere kan, til brug for deres afgivelse af tilbud, skriftligt stille spørgsmål om udbudsmaterialet for så vidt angår forhold, der er relevante for udarbejdelsen af tilbud.

Alle henvendelser i form af spørgsmål til indholdet, forståelse af udbudsmaterialet eller vedrørende proceduremæssige spørgsmål skal stilles til Movia, via udbudssiden under fanen "Spørgsmål og svar".

Alle spørgsmål, der stilles senest 14 dage før tilbudsfristen, vil blive besvaret. Spørgsmål, der stilles senere end 14 dage før fristen, vil alene blive besvaret i det omfang, besvarelse kan afgives senest seks dage før tilbudsfristen. Spørgsmål, der stilles senere end seks dage før tilbudsfristen, kan ikke forventes besvaret. I særlige tilfælde kan Movia vælge at besvare senere indkomne spørgsmål.

Spørgsmål og svar vil i anonymiseret form blive offentliggjort via udbudssiden.

Det er første gang, at Movia afholder et udbud af beredskabskørsel. Potentielle tilbudsgivere bør være forberedt på, at der kan forekomme selv væsentlige ændringer i forbindelse med spørgsmål/svar, herunder forbeholder Movia sig ret til at foretage ændringer i:

- den fastsatte maksimalpris for standbypris, jf. afsnit 1.5.3
- varsler for hhv. akutkørsel og planlagt kørsel, jf. afsnit 2.4
- kontrakten, herunder kontraktens bodsbestemmelser
- tidspunktet for kontraktens ikrafttræden (kørselens påbegyndelse), jf. kontraktens §3
- opsigelsesvarsel, jf. afsnit 2.5 og kontraktens §3

1.4 Udelukkelse og egnethed

1.4.1 Udelukkelsesgrunde

Tilbudsgivere, der befinder sig under omstændigheder som anført i udbudslovens §§ 135, 136 og 137, stk. 1, nr. 1, 2, 3 og 6, er udelukket fra at deltage i udbuddet. En tilbudsgiver, der på et hvilket som helst tidspunkt under udbuddet bliver omfattet af en af udelukkelsesgrundene §§ 135, 136 og 137, stk. 1, nr. 1, 2, 3 og 6 vil blive udelukket fra udbuddet, medmindre den pågældende inden for en af Movia fastsat rimelig frist fremlægger dokumentation, der viser tilbudsgiverens pålidelighed, jf. udbudslovens § 138.

1.4.2 Minimumskrav til egnethed

Tilbudsgiver (for selskaber den ansvarlige leder) skal opfylde de kvalifikationskrav, der følger af lov om buskørsel (lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012 med senere ændringer) og have tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til erhvervs-mæssig personbefordring (Vognmandstilladelse).

Tilbudsgiver skal være optaget i CVR-registeret eller tilsvarende udenlandsk register.

1.4.3 Dokumentation for egnethed og udelukkelse

Som *foreløbig* dokumentation for, at tilbudsgiver ikke er udelukket efter udbudslovens §§ 135, 136 og 137, stk. 1, nr. 1, 2, 3 og 6, og for at tilbudsgiver opfylder de ovenfor fastsatte minimumskrav til egnethed, skal tilbudsgiver ved tilbudsafgivelsen fremsende et korrekt udfyldt Fælles Europæisk Udbudsdokument (ESPD), jf. udbudsbilag A.

Hvis tilbudsgiver er et *konsortium*, skal der for hver deltager i konsortiet som foreløbig dokumentation for ikke at være omfattet af udelukkelsesgrunde og for opfyldelse af egnethedskravene, med tilbuddet fremlægges dokumentation i form af et korrekt udfyldt ESPD, jf. udbudsbilag A.

Hvis tilbudsgiver i relation til egnethed *baserer sig på andre økonomiske aktørers ressourcer* (underleverandører, koncernforbundne selskaber mv.), skal der for hver af de pågældende økonomiske aktører sammen med tilbuddet som foreløbig dokumentation for ikke at være omfattet af udelukkelsesgrunde og for opfyldelse af egnethedskravene, med tilbuddene fremlægges et korrekt udfyldt ESPD, jf. udbudsbilag A.

Som dokumentation for oplysninger afgivet i ESPD'et (udbudsbilag A) er korrekte, skal tilbudsgiver efter anmodning fra Movia eftersende følgende:

- Dokumentation for tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring (Vognmandstilladelse)
- Dokumentation for optagelse i CVR-registeret (eller tilsvarende for udenlandske virksomheder)

Dokumentation for oplysningerne afgivet i ESPD'et (udbudsbilag A) skal alene fremsendes af tilbudsgiver efter anmodning fra Movia. Dokumentationen skal være Movia i hænde senest 3 uger efter anmodningen.

Movia forbeholder sig dog retten til når som helst at kræve, at tilbudsgiver fremlægger al eller dele af den anførte dokumentation, hvis dette er nødvendigt for, at udbudsproceduren gennemføres korrekt.

1.4.4 Udfyldelse af ESPD

ESPD'et udfyldes direkte på udbudssiden.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har udgivet en vejledning til udfyldelse af ESPD:

<https://www.kfst.dk/media/46438/esp-dokumentation-og-ecertis.pdf>

I det af tilbudsgiveren udfyldte ESPD (genereret ud fra udbudsbilag A) skal følgende dele udfyldes:

Del II.A Oplysninger om den økonomiske aktør

Del II.B Oplysninger om den økonomiske aktørs repræsentanter

Del II.C Oplysninger om udnyttelse af andre enheders kapacitet

Del III.A, B om C Udelukkelsesgrunde

Del IV.A Egnethed (Optaget i relevant faglige register. For så vidt angår tjenesteydelseskontrakter: særlig autorisation er nødvendig)

Del VI Afsluttende erklæring (ej krav om underskrift)

1.5 Afgivelse af tilbud

Movia kan foretage ændringer i krav og vilkår i nærværende udbudsmateriale indtil 6 dage før afgivelse af tilbud. Ændringer bliver oplyst til tilbudsgiverne via menupunktet "Spørgsmål og svar" på udbudssiden.

Udbudsmaterialets krav og vilkår er herefter ufravigelige, hvorfor tilbudsgiverne skal sikre sig, at deres tilbud opfylder alle angivelser i udbudsmaterialet samt ændringer i "Spørgsmål og svar" og "Generel annoncering", som de fremgår af udbudssiden.

For så vidt angår Movias ændringsadgang henvises i øvrigt til afsnit 1.3.

1.5.1 Tilbudsgivere

Aftale om buskørsel kan indgås med såvel en enkeltperson som et selskab eller en anden juridisk person. Kontraktparten skal være den samme som tilbudsgiveren.

1.5.2 Formkrav

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

Samtlige priser skal angives i danske kroner. Alle priser skal være inkl. eventuel moms og afgifter. Eventuelle prisangivelser i nærværende udbudsmateriale er inkl. moms, medmindre andet er angivet.

Prisen skal omfatte samtlige ydelser, som tilbudsgiveren skal levere - f.eks. reservevogne, administration, vagtplanlægning, chaufførindøvning, telefonvagt, omkostninger til tekniske hjælpemidler samt kommunikationsudstyr m.m.

1.5.3 Tilbuddets indhold

Ved afgivelse af tilbud skal tilbuddet udover eventuel følgeskrivelse eller lignende indeholde følgende dokumenter:

- Udfyldt ESPD (udbudsbilag A), som dokumentation for tilbudsgivers egnethed. Hvis tilbudsgiver er et konsortium, skal der afleveres udfyldt og underskrevet udbudsbilag A for hver økonomisk aktør tillige med erklæring om fælles befuldmægtiget (udbudsbilag B). Såfremt tilbudsgiver baserer sig på andre enheders formåen, skal der indsendes ESPD for hver aktør samt støtteerklæring (udbudsbilag C).
- Fuld serviceattest fra Erhvervsstyrelsen (eller tilsvarende for udenlandske virksomheder), som maksimalt må være udstedt 6 måneder før tilbudsfrist. Tilbudsgiver skal forvente, at det tager ca. 2 uger at indhente serviceattest fra Erhvervsstyrelsen. Udfyldt tilbudsblanket (kontraktbilag 7)
- Udfyldt liste over busmateriel (kontraktbilag 8). Se yderligere herom nedenfor i afsnit 3.

For tilbudsgivere som påtænker at anvende én eller flere underleverandører i udførelsen af opgaven, skal underleverandørerne leve op til de samme krav som tilbudsgiveren for så vidt angår udelukkelse og egnethed. Det skal i de afgivne tilbud angives hvilke dele af kontrakten, som tilbudsgiver har til hensigt at give i underleverance.

- Udfyldelse af tilbudsblanket (kontraktbilag 7)

Udfyldelsen af tilbudsblanketten, kontraktbilag 7, danner grundlag for Movias evaluering af tilbuddene. Såfremt der afgives flere tilbud på samme enheder, afleveres individuelle tilbudsblanketter for hvert tilbud. Der kan ikke afgives tilbud som forudsætter at flere enheder tildeles (kombinationstilbud). Tilbudsblanketten skal indeholde én evalueringsteknisk pris pr. enhed. Den evalueringstekniske pris pr. enhed er sammensat af følgende priselementer:

Standbypris

- Der skal angives en standbypris. Standbyprisen er prisen for at stå til rådighed. Standbyprisen dækker standby-perioden, jf. kontraktens §3, stk. 2. Det fremgår ligeledes af afsnit 12.1, under hvilke forudsætninger standbyprisen udbetales. Standbyprisen indeholder samtlige omkostninger forbundet med at stå til rådighed, herunder faste omkostninger (omkostninger til garageanlæg, mv.), samt busafhængige omkostninger (afskrivning, forsikring, mv.) for alle busser i en enhed. Standbyprisen omfatter desuden prisen for eventuelle forberedelser, som operatøren foretager inden kørsel. Standbyprisen forventes jf. afsnit 2.4 *ikke* at omfatte omkostninger til chaufførindøvning på linjer omfattet af Nyt Bynet-kapacitetsdækning.
- Der kan maksimalt angives følgende standbypris for de respektive enheder:
 - Enhed 1: 900.000 kr.
 - Enhed 2: 700.000 kr.
 - Enhed 3: 350.000 kr.
 - Enhed 4: 120:000 kr.

Pris for akut kørsel

- Der skal angives en timepris for akut kørsel. Ved akut kørsel forstås kørsel, som igangsættes med et varsel, som angivet i afsnit 2.4.

Prisen for akut kørsel omfatter samtlige omkostninger forbundet med kørslen, herunder chaufførløn, brændstof, brug af materiel mv.

Til brug for at udregne en samlet evalueringsteknisk pris pr. enhed antages timeestimer på:

- Enhed 1: 1638 timer pr. måned
- Enhed 2: 1721 timer pr. måned
- Enhed 3: 1575 timer pr. måned
- Enhed 4: 521 timer pr. måned

Disse multipliceres med timeprisen for akut kørsel. Disse timeestimer er alene til brug for evalueringen.

Pris for planlagt kørsel

- Der skal angives en timepris for planlagt kørsel. Ved planlagt kørsel forstås kørsel, som igangsættes med et varsel, som angivet i afsnit 2.4.

Prisen for planlagt kørsel omfatter samtlige omkostninger forbundet med kørslen, herunder chaufførløn, brændstof, brug af materiel mv.

Til brug for at udregne en samlet evalueringsteknisk pris pr. enhed antages timeestimer på:

- Enhed 1: 3275 timer pr. måned
- Enhed 2: 3442 timer pr. måned
- Enhed 3: 3150 timer pr. måned
- Enhed 4: 1042 timer pr. måned

Disse multipliceres med timeprisen for planlagt kørsel. Disse timeestimer er alene til brug for evalueringen.

Der kan ikke tages forbehold for at blive tildelt færre enheder, end der er afgivet tilbud på.

Tilbudsgiver er ikke berettiget til at afgive alternative bud.

1.5.4 Tilbudsfrist

Tilbud skal være Movia i hænde senest:

Fredag den 8. marts 2019 kl. 14.00.

Ethvert tilbud, der modtages efter dette tidspunkt vil blive afvist. Tilbud skal indsendes elektronisk via Movias udbudsside.

Tilbudsgivers omkostninger i forbindelse med nærværende udbudsforretning er Movia uvedkommende.

1.5.5 Vedståelsesfrist

Alle afgivne tilbud skal være bindende 6 måneder fra tilbudsfristen.

1.6 Evaluering af tilbud

Det økonomisk mest fordelagtige tilbud identificeres via tildelingskriteriet bedste forhold mellem pris og kvalitet.

Der anvendes følgende underkriterier med den anførte vægtning:

- Pris 90 %
- Miljø 10 %

1.6.1 Evaluering af underkriteriet Pris

Underkriteriet pris vurderes på baggrund af en evalueringsteknisk pris for hver enhed, som beregnes automatisk ved udfyldelsen af tilbudsblanketten i kontraktbilag 7. Sammensætningen af den evalueringstekniske pris er beskrevet nærmere ovenfor i afsnit 1.5.3, tilbuddets indhold.

Den tilbudsgiver, der tilbyder den laveste evalueringstekniske pris for en enhed tildeles 10 point, mens et fiktivt tilbud, hvor den evalueringstekniske pris er 20 % dyrere tildeles 0 point. Mellem disse yderpunkter foretages lineær interpolation.

Der tages forbehold for, at Movia kan justere ovenstående procentsats på baggrund af de faktisk indkomne priser, hvis den fastsatte procentsats vurderes uegnet i forhold til spredningen i de indkomne priser. Movia vil i så fald tage højde for spredningen i de faktisk indkomne priser (justeret for eventuelle unormalt lave eller unormalt høje priser) ved fastlæggelsen af den procentsats, der i stedet vil blive benyttet til at beregne nulpunktet.

1.6.2 Evaluering af underkriteriet Miljø

I vurderingen af underkriteriet "Miljø" vil det blive vurderet, hvorvidt og i hvilket omfang tilbudsgiver tilbyder den bedst mulige miljønorm, samt om bussen er udstyret med partikelfilter.

Der tildeles point på baggrund af følgende pointmodeller:

Enhed 1	
EURO ½6 med partikelfilter	0
EURO 6 med partikelfilter	10

Enhed 2, 3 og 4	
EURO 4	0
EURO 5	1,25
EEV	2,5
EURO 3 med partikelfilter	3,75
EURO 4 med partikelfilter	5
EURO 5 med partikelfilter	6,25
EEV med partikelfilter	7,5
EURO ½6 med partikelfilter	8,75
EURO 6 med partikelfilter	10

1.7 Aktindsigt – offentliggørelse

Movia vil så vidt muligt sikre fortroligheden af alle oplysninger indeholdt i tilbuddene, som angår tilbudsgivers fortrolige forretningsmæssige forhold.

Fortrolighedstilsagnet må i sagens natur vige i den udstrækning, hvor lovgivningen forpligter Movia til at videregive oplysninger til tredjemand.

I den udstrækning, hvor tilbudsgiver selv anser oplysninger for særligt konkurrencefølsomme, bedes dette tydeligt markeret i tilbuddet, hvorefter Movia vil tilstræbe, at oplysningerne ikke videregives. Movia er til enhver tid berettiget til at anvende oplysninger i den udstrækning, hvor dette er til berettiget varetagelse af Movias interesser under en rets- eller klagesag med tilknytning til udbuddet.

Tilbudsgiver skal tilsvarende sikre fuld fortrolighed i forhold til tredjemand med hensyn til alle oplysninger, som tilbudsgiveren modtager under udbudsforretningen, og som angår forhold, der ikke er offentligt tilgængelige. Tilbudsgiver skal sikre, at eventuelle underleverandører ligeledes påtager sig at behandle oplysninger fortroligt.

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

Derudover vil Movia efter kontraktindgåelsen kunne offentliggøre følgende oplysninger:

- Navne på tilbudsgiverne
- Den samlede evalueringsteknisk pris for de indgåede kontrakter for hver enkelt enhed

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

Operatøren og Movia skal ved meddelelser til offentligheden, herunder udtalelser til nyhedsmedierne, optræde loyalt over for hinanden. Meddelelser til offentligheden, herunder udtalelser til nyhedsmedierne, vedrørende spørgsmål af generel trafikpolitisk karakter med relation til Movias område bør så vidt muligt alene gives af Movia.

1.8 Kontraktindgåelse

Underretning om tildelingsbeslutning er ikke løfte om at ville indgå kontrakt med den vindende tilbudsgiver. Tilbudsgiverne er fortsat bundet af deres tilbud indtil vedståelsesfristens udløb, jf. afsnit 1.5.5 ovenfor. Kontrakt kan først indgås efter udløbet af standstill-perioden, jf. klagenævnslovens § 3.

Movia vil efter tildelingen af kørslen forberede kontraktindgåelse med operatøren. Det samlede udbudsmateriale vil være en integreret del af kontraktgrundlaget. Hvis flere tilbud fra samme tilbudsgiver vælges, kan Movia vælge at indgå én eller flere kontrakter om den pågældende kørsel.

Movia forbeholder sig ret til i at annullere udbuddet helt eller delvist og eventuelt foretage nyt udbud af kørslen. Annullation kan f.eks. skyldes (men er ikke begrænset til) manglende tilbud, manglende konkurrence, kommercielt ikke-attraktive tilbud mv.

2. Udbuddets omfang

Udbuddet omfatter et beredskab af busser og chauffører, som skal indsættes, hvis behovet for kørsel opstår. Det betyder, at der ikke er garanteret kørsel, men at beredskabet skal stå standby og kunne indsættes, hvis:

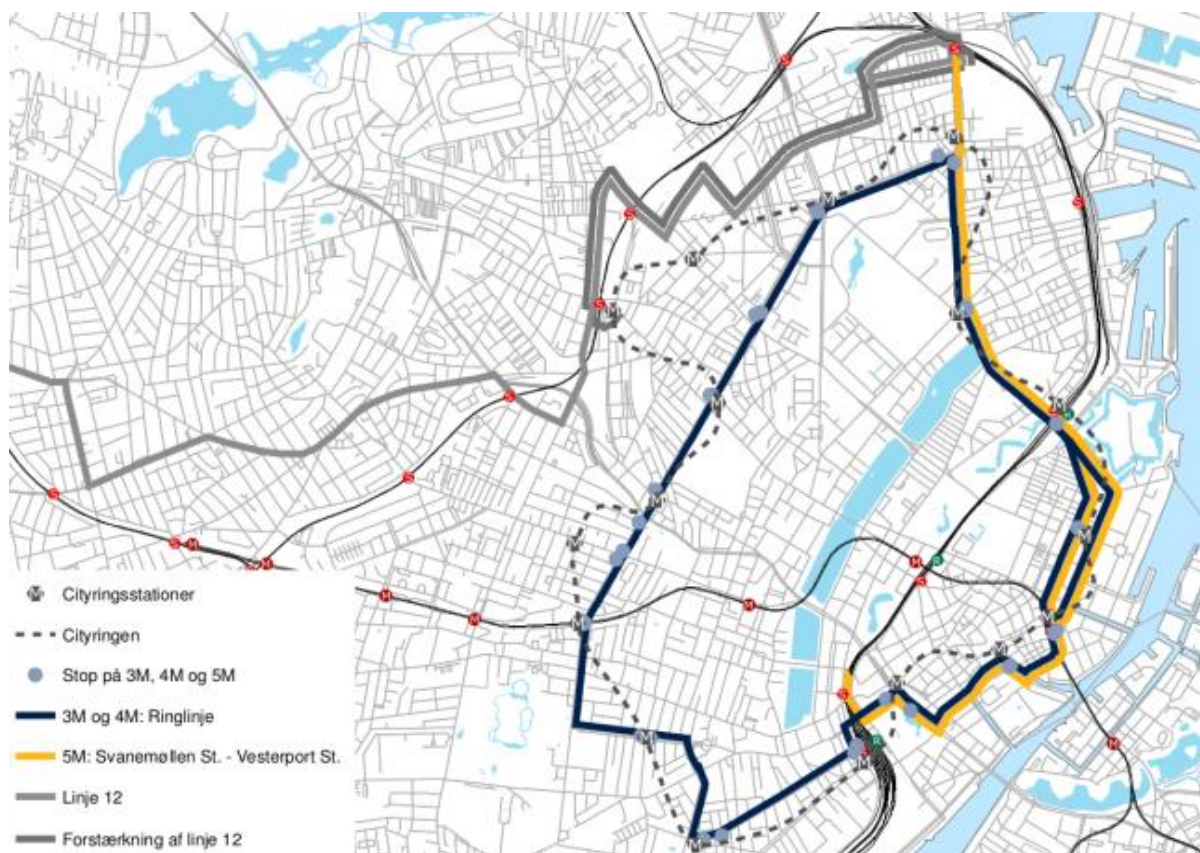
1. Åbning af Metro Cityringen bliver forsinket og Movia ikke kan udsætte åbningen af Nyt Bynet.
2. Metro Cityringen får betydelige driftsvanskeligheder.
3. Der opstår kapacitetsproblemer i Nyt Bynet som følge af underdimensionering
4. Der opstår driftsvanskeligheder på hele eller dele af Metro Cityringen, når Nordhavnslinjen åbner. På nuværende tidspunkt forventes åbningen af Nordhavnslinjen at finde sted primo 2020.

Der er ingen garanti for kørsel. Der er dog garanti for betaling, i form af 50% af standbybetalingen jf. afsnit. 12.1.

Det accepteres at busser og chauffører i standbyperioden anvendes til udførelse af opgaver for andre, under forudsætning af at Movias frister for aktivering og idriftsættelse af beredskabet overholdes.

Hvis behovet for beredskab bliver aktuelt for så vidt angår en hel eller delvis erstatning af Cityringens driftsområde, vil beredskabet blive indsat helt eller delvist på én eller flere af følgende strækninger:

- 3M og 4M: Ringlinjer der i videst muligt omfang følger Cityringens linjeføring
- 5M: Linje der supplerer 3M og 4M gennem Indre By
- 12X: Forstærkning af linje 12 mellem Nørrebro St. og Svanemøllen St.



Hvis behovet for beredskab bliver aktuelt, for så vidt angår Nyt Bynet-kapacitetsdækning, skal beredskabet kunne indsættes helt eller delvist på alle linjer i Storkøbenhavn. Se definition af Storkøbenhavn i kontraktbilag 3. Alle omtalte linjer har linjeføring efter Nyt Bynet. Linjeføringer efter Nyt Bynet fremgår af dette link: <https://dinoffentligetransport.dk/nyheder/nyheder/nyt-bynet>

Movia kan ikke på forhånd definere, hvilke linjer, der kan blive berørt, og operatøren skal derfor til enhver tid kunne udføre driften, hvor behovet opstår. På følgende linjer har Movia dog en formodning om, at der kunne være større risiko for, at behovet vil opstå:

6A, 18, 10 (Ålholm Plads – Rådhuspladsen), 23 (Nordhavn St. – Sydhavnen), 31, 68 (Bellahøj – Hovedbanen), 150S/15E, 350S (Ballerup – Herlev) og 5C/350S på Nørrebrogade og Frederikssundsvej.

Den udbudte kørsel, er fordelt på 4 udbudsenheder:

Enhed	Mulig kørsel	Kontraktperiode	Antal busser
	Kørsel <ul style="list-style-type: none"> • Hel eller delvis kørsel på linje 5M. • Kapacitetsdækning på Nyt Bynet. • Hel eller delvis kørsel på linjerne 3M, 4M og 12X, hvis kontraktperioden på disse enheder er udløbet. Dækningen vil ske på grund af afledte effekter fra åbning af Nordhavnslinjen. 	Aug. 2019± - jun. 2021±	Op til 9 busser
1	Uddybende oplysninger om linje 5M (Dobbeltrettet) Svanemøllen Station - Østerbrogade - Trianglen - Dag Hammerskjölds Allé - Oslo Plads - Store Kongensgade/Bredgade - Kongens Nytorv - Holmens Kanal - Christiansborg – Vindebrogade - Stormgade - H.C. Andersens Boulevard - Rådhuspladsen - Vesterbrogade - Vester Farimagsgade - Vesterport Station. <u>Bemærk, at der er særlige krav til blandt andet busmateriel og IT-udstyr i enhed 1. Kravene fremgår af de enkelte afsnit.</u>		
2	Kørsel <ul style="list-style-type: none"> • Hel eller delvis kørsel på linje 4M. • Kapacitetsdækning på Nyt Bynet. • Hel eller delvis kørsel på linjerne 3M og 12X, hvis kontraktperioden på disse enheder er udløbet. Dækningen vil ske på grund af afledte effekter fra åbning af Nordhavnslinjen. 	Aug. 2019± - apr. 2020±	Op til 9 busser

	<p>Uddybende oplysninger om linje 4M</p> <p>Rådhuspladsen - H.C. Andersens Boulevard – Stormgade – Vindebrogade – Christiansborg - Holmens Kanal - Kongens Nytorv – Bredgade - Oslo Plads - Dag Hammarskjölds Allé – Trianglen – Østerbrogade - Poul Henningsens Plads - Vibenshus Runddel – Jagtvej - Falkoner Allé – Allégade - Frederiksberg Allé – Kingosgade – Enghavevej - Enghave Plads – Istedgade – Reventlowsgade – Vesterbrogade – Rådhuspladsen.</p>		
3	<p>Kørsel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hel eller delvis kørsel på linje 3M. • Kapacitetsdækning på Nyt Bynet. 	Aug. 2019± - dec. 2019±	Op til 9 busser
	<p>Uddybende oplysninger om linje 3M</p> <p>Rådhuspladsen – Vesterbrogade – Reventlowsgade – Istedgade – Enghave Plads – Enghavevej – Kingosgade – Frederiksberg Allé – Allégade – Falkoner Allé – Jagtvej – Vibenshus Runddel – Poul Henningsens Plads – Østerbrogade – Trianglen – Dag Hammarskjölds Allé – Oslo Plads – Store Kongensgade - Kongens Nytorv – Holmens Kanal – Christiansborg – Vindebrogade – Stormgade – H.C. Andersens Boulevard – Rådhuspladsen.</p>		
4	<p>Kørsel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hel eller delvis kørsel på linje 12X (Forstærkning af linje 12) • Kapacitetsdækning på Nyt Bynet. 	Aug. 2019± - dec. 2019±	Op til 3 busser
	<p>Uddybende oplysninger om linje 12X</p> <p>(Dobbeltrettet)</p> <p>Nørrebro Station – Lygten – Tagensvej – Rovsingsgade – Vermundsgade – Haraldsgade – Sejrgade – Vennemindevej – Bellmannsgade/Kildevældsgade – Svanemøllen Station.</p>		

2.1 Vognplaner

Udbudsmaterialet indeholder vognplaner for linjerne 3M, 4M, 5M og 12X. De enkelte vognløb og køreplaner findes i de HASTUS-filer eller tekst-filer (kontraktbilag 1) som kan downloades fra Movias udbudsside under menupunktet Udbudsmateriale. Her findes ligeledes vejledninger til læsning af filerne.

Vognplanerne tager udgangspunkt i kørsel, hvor Metro Cityringen ikke er kommet i drift, og det fulde beredskab indsættes på linjerne 3M, 4M, 5M og 12X.

Vognplaner til brug for Nyt Bynet-kapacitetsdækning fremsendes til operatøren sammen med aktivering af kørsel.

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

2.2 Køretid og ophold

Da Movia i kontraktperioden kan ændre kørselens sammensætning og omfang, kan omfanget af tomkørsel samt dag- og døgnfordelingen ændre sig i forhold til indtægtstimerne.

For at mindske operatørens risiko, afregnes operatøren med 2x20 minutter pr. vognløb for tomkørsel. Herforuden skal operatøren indregne evt. uproduktiv tid i timesatsen.

Det fremgår af kontraktbilag 3, inden for hvilket område, operatøren kan forvente at start og slut på alle vognløb vil være. Operatøren afgør selv, hvor busserne skal være garageret.

For at mindske risikoen ved dag- og døgnfordelingen afregnes operatøren med et tillæg til den tilbudte timepris uden for tidsrummet hverdag fra kl. 6:00 til 18:00 samt lørdag fra kl. 6:00 til 14:00. Tillægget er:

- Hverdage fra kl. 18:00 til kl. 6:00: +15%
- Lørdag fra 14:00 til mandag kl. 6:00: +30%

Operatøren vil modtage tillægget til den timesats (akut eller planlagt), som er gældende på udførelsestidspunktet.

Tomkørsel vil blive afregnet med den aktuelle timepris plus evt. tillæg, således at der både tages hensyn til, hvorvidt kørslen er udført som akut eller planlagt kørsel og til dag- og døgnfordelingen.

Chauffør afløsning på M-linjer kan foretages på de steder der fremgår af kontraktbilag 10. For så vidt angår chauffør afløsning undervejs på linjer som udgør Nyt Bynet-kapacitetsdækning, definerer Movia ved aktivering hvor dette kan foretages, i samarbejde med operatøren.

2.3 Prioritering af enheder

Kørsel på M-linjer og linje 12X prioriteres højere end Nyt Bynet-kapacitetsdækning. Ved eventuelt behov for Nyt Bynet-kapacitetsdækning, prioriteres enhed 1 før enhed 2, enhed 2 før enhed 3 og enhed 3 før enhed 4.

Der prioriteres i forhold til busantal. Dette indebærer, at der kan forekomme en situation, hvor enhed 1 (1. prioritet) aktiveres med et givent antal timer, som er lavere end i enhed 2, uagtet at alle busser fra enhed 1 er aktiveret.

Det prioriteres at samle driften af en given linje inden for én enhed. Anvendes eksempelvis 5 busser fra enhed 1 til dækning af en given linje, og skal der anvendes 5 busser til dækning af yderligere en linje, vil enhed 2 blive aktiveret til dækning af linjens 5 busser. Dette indebærer, at samtlige busser i ellers forprioriterede enheder ikke altid aktiveres, før næste enhed aktiveres. Enhederne aktiveres dog i ovennævnte prioriterede rækkefølge, såfremt givne linjers drift kan fastholdes indenfor én enhed.

Kun i de tilfælde, hvor busserne i en given enhed skal bruges til drift på en M-linje eller linje 12X, kan allerede aktiveret Nyt Bynet-kapacitetsdækning i samme enhed blive flyttet til anden enhed. Derudover

kan Nyt Bynet-kapacitetsdækning ikke flyttes på tværs af enhedernes foruddefinerede aktiveringsprioritering.

2.4 Idriftsættelse af kørsel

Operatøren skal sikre, at der er det aftalte antal busser og mandskab til rådighed, så operatøren med et varsel senest den foregående dag kl. 18:00, kan udføre driften på den i afsnit 2 beskrevne kørsel, fra førstkomende morgen kl. 04:00.

Nyt Bynet-kapacitetsdækning kræves dog først udført tidligst 2 hverdage efter varslingstidspunktet for aktivering af kørslen. Dog således at kørslen kan igangsættes tidligere ved enighed. Dette for at sikre operatørens mulighed for at forberede udførelse af kørslen, herunder eksempelvis chaufførindøvning.

Kørslen kan udføres som enten akut eller planlagt kørsel. Kørsel betragtes som planlagt kørsel fra 96 timer (4 døgn) efter varslingstidspunktet for aktivering af kørslen.

Kørsel på den M-linje, som er omfattet af den tildelte enhed (Enhed 1: 5M, enhed 2: 4M, enhed 3: 3M og enhed 4: 12X), betragtes dog som planlagt kørsel senest 24 timer efter varsling om idriftsættelse af kørslen.

Øvrig kørsel betragtes som akut kørsel.

Eksempel:

Det varsles kl. 17.00, at der skal udføres kørsel på hele linje 3M fra næste morgen kl. 6:00. Driften udføres på linjen i hele den efterfølgende uge.

Linjen vil således udføre akut kørsel i 11 timer pr. vognløb. De resterende timer udføres pr. vognløb som planlagt kørsel.

Kørslen skal kunne udføres hele døgnet på alle ugens dage.

Kørslen kan aktiveres og indstilles efter behov.

2.5 Ophør af kørsel i kontraktperioden

Movia skal senest dagen før kl. 15:00 orientere operatøren, hvis ikke kørslen skal udføres den efterfølgende dag. Hvis operatøren bliver orienteret efter kl. 15:00 vil operatøren blive afregnet, som var kørslen blevet udført.

Se desuden Kontraktens §3 for så vidt angår opsigelse af kontrakten.

3. Busmateriel

3.1 Generelt

Operatøren anskaffer selv det fornødne antal drifts- og reservebusser. De busser, der anvendes til kørslen, skal være egnede til kørselsopgaven og kunne følge køreplanen.

Alle busser skal være velvedligeholdte, rene og præsentable.

Alle busser, herunder reservebusser, skal til enhver tid opfylde kravene angivet i dette udbudsmateriale, der gælder for de respektive enheder.

3.2 Idriftsættelse af busser

Leveringen af de tilbudte busser skal overholde de frister, der fremgår af udbudsmaterialet, og busserne skal være til rådighed for drift fra start af standby-periode. I "Liste over busmateriel" (kontraktbilag 8), angives bindende leveringsdato for de tilbudte busser. Busserne skal leveres senest 30 dage før start af standby-periode med mindre andet aftales skriftligt med Movia, Kontrakter. Busserne skal i perioden frem til start af standby-periode være til rådighed for installation af IT-udstyr, jf. afsnit 6.

Busser der er tilknyttet en kontrakt med Movia, som ophører i forbindelse med implementering af Nyt Bynet, og derfor allerede måtte være installeret med Rejsekortudstyr i overensstemmelse med nærværende udbudsbetingelsers krav, anses for leveret.

3.3 Indretning, sikkerhed mm.

Nedenfor fremgår krav og ønsker til det busmateriel, der anvendes til kørslen i dette udbud. Kravene gælder alle drifts- og reservebusser.

3.3.1 Myndighedskrav

Alle busser skal opfylde de krav til indretning, færdselssikkerhed med videre, som myndighederne måtte stille, som fx: Detailforskrifter for Køretøjer, Bekendtgørelse om særlige krav til busser samt Dimensionsbekendtgørelsen.

3.3.2 Længde

De anvendte busser skal være mellem 11,9 og 13,7 meter.

3.3.3 Bustype

Enhed 1: De anvendte busser skal have enten lavgulv eller laventré.

Enhed 2, 3 og 4: De anvendte busser skal have enten lavgulv, laventré eller lavbagperron.

Lavgulvsbusser har lavt gulv (ingen trin) ved alle døre og i gangarealet gennem hele busserne.

Laventrébusser har lavt gulv (ingen trin) ved fordøre og midterdøre og i gangen mellem disse døre.

Lavbagperronbusser har lavt gulv (ingen trin) ved bagdøren og flexareal indenfor denne dør.

3.3.4 Døre

Sikkerhed ved døre

Alle busser skal være forsynet med holdebremse, der sikrer, at bussen ikke kan køre med åbne midter- og bagdøre.

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.

I alle busser skal der ved hver udstigningsdør placeres en lyd giver, som aktiveres automatisk ved åbning og lukning af midter- og bagdøre. Der skal være tale om en enkelt tone, der ikke gentages. Lydniveauet skal sikre, at lyd giveren er tydelig samtidig med, at den ikke virker generende. Der må ikke være lyd giver ved fordørene.

Ved midter- og bagdøre 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.

Chaufføren skal kunne overvåge alle døre der ikke er placeret direkte til højre for chaufføren selv, via TV-overvågning.

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.

Rampens størrelse skal være minimum 87 x 87 cm (længde x bredde). Rampen skal kunne tåle en belastning på 300 kg. Rampens flader skal være skridsikre.

Bussen må ikke kunne køre med rampen i funktion.

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

3.3.5 Flexareal: Barnevogns- og kørestolsplads

De anvendte busser skal kunne medtage minimum én kørestol eller barnevogn. Dette krav vurderes opfyldt ved tilstedeværelsen af et vandret flexareal på min. 130 x 90 cm, som er placeret med trinfri adgang fra dør.

3.3.6 Holdestænger og stoptryk

Ved alle døre skal der være holdestænger, der sikrer gode holdemuligheder ved ind- og udstigning.

Stoptryk

Der skal placeres et passende antal stoptryk som er let tilgængelige for passagererne. Indvendigt skal det være tydeligt synligt for passagererne om der er trykket stop.

3.3.7 Videoovervågning

Alle Movias 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.

Operatøren er at betragte som dataansvarlig for optagelserne i henhold til persondatalovens regler. Operatøren har dermed ansvaret for at overvågningen sker i overensstemmelse med lovgivningen, og at optagelserne alene anvendes i overensstemmelse hermed.

Optagelserne skal på begæring stilles til rådighed for politiet i overensstemmelse med lovgivningen.

Videoovervågning i Movias busser skal skiltes med piktogrammer i henhold til lov om tv-overvågning.

3.3.8 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 højde på 180 cm over kantstenen sikrer dette. Denne højde 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.

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.

3.3.9 Øvrige krav

Møntveksler og -bord – gælder kun enhed 1

Chaufførerne skal anvende møntvekselapparat.

Chaufførpladsen skal være udstyret med et møntbord, som muliggør en hurtig betaling og billettering.

Møntvekslere og møntborde og eventuelle chaufførtasker anskaffes og vedligeholdes af operatøren.

3.3.10 Destinations- og linjenummerskilte

Enhed 1:

De anvendte busser skal være udstyret med funktionsdygtige LED- eller belyste matrix-skilte.

Der skal kunne skiltes destination på front og højre side. Der skal kunne skiltes linjenummer på front, højre side og bagende.

Busserne skal kunne skiltes med forskellige tekster fra tur til tur. Tekster defineres af Movia.

Enhed 2, 3 og 4:

De anvendte busser skal kunne skiltes med tekster defineret af Movia

Skiltningen kan foregå med pap-, rulle-, matrix- LED- eller andre former for skiltning. Skiltningen skal blot være tydeligt læsbar udefra, på bussens front.

3.3.11 Annoncering af stoppesteder og zoneskift

Samtlige stoppesteder og zoneskift skal annonceres.

Annonceringen kan foregå automatisk eller manuelt af chaufføren, gennem højttalersystem.

3.4 Design

Udvendige farver:

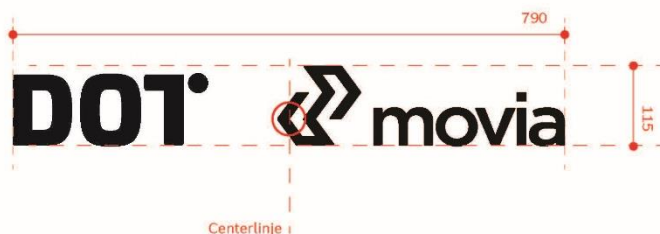
Enhed 1: De anvendte busser skal udvendigt være RAL 1028 (Melonengelb) på hele karosseriet.

Enhed 2, 3 og 4: Ingen krav til udvendige farver.

Logoer

Alle busser skal på fronten være forsynet med DOT og Movia-logoer, efter nedenstående princip.

Digitale grafikfiler og vejledning til montering leveres af Movia.



For enhed 2, 3 og 4 accepteres det, at logoer præsenteres på papskilt i forruden, eller tilsvarende.

Indvendige farver:

Ingen krav til indvendige farver.

4. Miljø

4.1 Emissioner

Enhed 1: Alle busser skal minimum være EURO $\frac{1}{2}$ 6, eller bedre. EURO $\frac{1}{2}$ 6 defineres som busser der er opgraderet til at leve op til EURO6-grænseværdierne for emission af NOx og partikler.

Enhed 2, 3 og 4: Alle busser skal minimum leve op til kravene til miljøzoner i København og Frederiksberg kommuner. Busserne skal derfor minimum være EURO3 med partikelfilter, EURO4, eller bedre.

Movia ønsker lavest mulige emissioner. Jævnfør afsnit, 1.6.2 vægtes det derfor positivt i tildelingen, såfremt der tilbydes bedre miljøegenskaber.

4.2 Støj

Der stilles følgende krav til bussernes støjpåvirkning:

4.2.1 Udvendig støj

Det udvendige støjniveau må aldrig overstige 77 dB.

Det udvendige støjniveau måles 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 1500 omdrejninger. 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.

Såfremt der forekommer støj på mere end kravet målt udvendigt, har Movia ret til at kræve den pågældende bus udtaget af drift omgående. Bussen kan genindsættes i driften, når støjkravet igen overholdes.

4.2.2 Indvendig støj

Det indvendige støjniveau må aldrig overstige 72 dB.

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.

5. IT

Nærværende afsnit beskriver de krav, Movia stiller omkring IT – i bussen og på operatørens anlæg – men også de krav Movia, på vegne af passagererne, stiller til service og funktioner. Sidstnævnte vil blive beskrevet i afsnit 6.4 under de forskellige "systemer".

5.1 Ejerskab

Der er to former – modeller – for ejerskab af det IT-udstyr, som Movia kræver i drifts- og reservebusser: A eller B.

5.1.1 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 montering og afmontering efter kontraktperioden. Operatøren stiller busser til rådighed ved montering og afmontering uden omkostninger for Movia.

5.1.2 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.

5.2 Generelle krav for IT-systemer og udstyr i busser og på busanlæg

Nedenstående krav gælder for alt Movia-krævet IT-udstyr, hvis ikke andet er angivet under de specifikke krav for det enkelte system.

Model A systemer, der skal være installeret ved driftsstart:

- Rejsekortet, elektronisk billet- og billetteringsudstyr

Model B systemer, der skal være installeret ved driftsstart:

- Destinationsskilte
- Højtalersystem
- RPS (Nyt realtidssystem)

Hvis IT-udstyret kun skal installeres i visse busser, vil det være angivet under de specifikke krav til systemet.

I de efterfølgende afsnit beskrives de overordnede og generelle krav og vilkår, som gælder for alle IT-systemer og IT-udstyr. Derefter specificeres de tekniske krav (afsnit 6.3) og til sidst de specifikke krav for de respektive IT systemer (afsnit 6.4).

5.2.1 Busanlæg

Operatøren sørger selv for tilvejebringelse af busanlæg/opstillingsplads.

Operatøren skal af hensyn til bl.a. drift af rejsekort, udvendig skiltning og den elektroniske indberetning af oplysninger om driften mv., etablere, drive og anvende en forbindelse til internettet på busanlæg, driftskontorer og i busser. Til enkelte funktioner (herunder rejsekort chaufføradministration og supervision) kan alene anvendes browseren Internet Explorer.

Til brug for rejsekort etablerer Movia en selvstændig MPLS-forbindelse på busanlægget. Alle omkostninger til etablering og drift af denne forbindelse betales af Movia.

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

- WLAN og router: 1 stk. til rejsekort samt opsætning af et passende antal antenner.
- Reserveudstyr til rejsekort (se afsnit "reservedelslager" under 6.4.1).

Endvidere omfatter Movias IT-udstyr på hvert driftskontor, som operatøren er ansvarlig for:

- Beredskabsradio (to transportable radioenheder)

5.2.2 Antal busser med IT-udstyr (Model A)

Operatøren skal i "Liste over busmateriel" (kontraktbilag 8) oplyse, hvor mange driftbusser og reservebusser, der skal have IT-udstyr for at opfylde den krævede funktionalitet.

For hver type IT-udstyr under model A, udlåner Movia gratis maksimalt 2 enheder pr. udbudsenhed til installation i op til 2 reservebusser.

5.2.3 Montering af IT-udstyr (Model A)

Movia leverer udstyr, systemdokumentation og monteringsvejledning for IT-systemerne under Model A. Medmindre andet aftales, leverer Movia også eventuelle monteringsbeslag til eget udstyr.

Øvrige IT-komponenter, herunder IT-skab, og kabelrør, skal operatøren tilvejebringe.

Movias monteringsvejledning skal accepteres af operatøren. Placering af chaufførbetjent IT-udstyr og eventuelt 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 arbejdet med prekabling er afsluttet og godkendt af operatøren. Det skal ske senest 30 dage før driftsstart.

Herefter installerer og tester Movias IT-leverandør IT-udstyret i bussens IT-skab, og eventuel chaufførterminal. Operatøren skal vederlagsfrit stille bussen til rådighed for installation og anviser Movia et passende sted for arbejdet.

Klargøring og afsluttende test af det pågældende IT-udstyr 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.

Konstateres der IT-mæssige funktionsfejl, der kan henføres til operatørens installationer eller IT skab, skal rettes straks ved konstatering.

5.2.4 Afmontering af IT-udstyr (Model A)

Ved kontraktophør afleveres udstyret til Movia. Dette gælder også eventuelt udleveret undervisningsmateriel.

Umiddelbart efter kontraktophør stiller operatøren alle busser vederlagsfrit til rådighed til afmontering af IT-udstyr i den nødvendige tid – dog maks. én hverdag per bus. Tidspunktet for afmontering aftales med mindst én uges frist.

Skjulte kabler (der isoleres) samt antenner forbliver i bussen efter afmontering. Movia betaler ikke for efterfølgende reparationer.

Afmontering af IT-udstyr foretages af Movia eller af et firma, der vælges af Movia. Omkostningerne betales af Movia.

Hvis afmontering og retablering skyldes operatørens beslutning, eksempelvis ved udskiftning af en bus, betaler operatøren samtlige omkostninger forbundet med dette.

5.2.5 Flytning af IT-udstyr i kontraktperioden (Model A)

Bussen

Hvis operatøren ønsker at udskifte eller at flytte en bus, og dette indebærer flytning af IT-udstyr til en anden bus, skal operatøren betale samtlige omkostninger forbundet med hermed. Prisen kan i det enkelte tilfælde oplyses af Movia. Operatøren skal varsle ønsker skriftligt senest 30 dage før flytning ønskes foretaget. Operatøren er desuden ansvarlig for alle praktiske forhold i forbindelse med flytningen.

Ved udskiftning af IT- og Rejsekortudstyr i busser, der i forbindelse med afgivelse af tilbud er tilbudt udskiftet i kontraktperioden, betales omkostningen hertil af Movia.

Garageanlæg

Ønsker operatøren at flytte IT-udstyr og/eller kommunikationslinjer på anlægget, gælder samme vilkår som for flytning af IT-udstyr i busser.

Se i øvrigt de systemspecifikke afsnit, jf. afsnit 6.4.

5.2.6 Erstatningsansvar vedr. IT-udstyr (Model A)

Operatøren er erstatningspligtig for bortkomst og skader på alt IT-udstyr (Model A), der er i operatørens varetægt. Ansvarer omfatter både udstyr, eventuelle reservedele, der opbevares hos operatøren, og alle omkostninger til reparation. Erstatningspligten gælder også driftsforstyrrelser forårsaget af manglende opfyldelse af krav til EMC, jf. afsnit 6.3.5

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 IT-udstyr (Model A) ud over de funktioner, som Movia kræver, er operatøren ansvarlig for eventuelle konsekvenser af den pågældende benyttelse, inkl. driftsomkostninger.

Kontakten med Movias IT-leverandør skal gå gennem Movia med mindre andet aftales.

5.2.7 Driftsansvar vedr. IT-udstyr (Model A og B)

Operatøren er ansvarlig for fuld IT-funktionalitet på kontraktkørsel. Dette ansvar omfatter både IT-systemer, der indføres fra kontraktstart og i løbet af kontraktperioden.

Medmindre andet er aftalt, er operatøren ansvarlig for al drift af det pågældende IT-udstyr. Det daglige driftsansvar omfatter:

- Korrekt systemstart (eksempelvis på/af-logning, valg/accept af linje/tur) 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. Frister og øvrige vilkår for fejlmelding og rapportering fastlægges i forretningsgange, der aftales mellem parterne.
- 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 driftsstart.

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.

Movia har ret til at betragte ture, der ikke er logget på eller hvor der ikke sendes positionsdata, som udgåede ture, der ikke honoreres. Operatøren kan dog få betaling for turen, hvis det på anden måde kan påvises at turen er udført.

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.

For driftsopgaver og uddannelse, der pålægges operatøren efter kontraktstart, skal der indgås særskilt aftale med Movia om betaling herfor. Når betalingen fastlægges, bliver der taget højde for en eventuel værdi, som operatøren har af de nye systemer.

Movia udfører funktionskontrol af IT-systemer i forbindelse med kvalitetskontrol.

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 udbudsmaterialet.

5.2.8 Vedligeholdelsesansvar vedr. IT-udstyr (Model A og B)

Movia afholder omkostninger til vedligeholdelse af det IT-udstyr, der er krævet og installeret af Movia (Model A).

Movias vedligeholdelse af IT-udstyr (Model A) retter sig alene mod fejl og skader, der er en følge af almindeligt slid. Sker der fejlmelding af hærværksramt udstyr, skal det af fejlmelding fremgå, at der er tale om hærværk.

Alt IT-udstyr (Model A), som Movia har stillet til rådighed for operatøren i kontraktperioden, skal ved kontraktens udløb være i funktionsdygtig og ubeskadiget stand bortset fra almindelig slitage.

Vedligeholdelse af IT-udstyr (Model A), udføres af en servicepartner, der har aftale med Movia herom.

Tidspunktet for reparation, som operatøren aftaler med Movias servicepartner, skal almindeligvis være på dagen for fejlmeldingen og senest på dagen efter fejlmeldingen i tidsrummet mellem kl. 6 og 21 på hverdage. Operatøren stiller busserne omkostningsfrit til rådighed. Overholder operatøren ikke aftalte reparationstidspunkter, betaler operatøren Movias dokumenterede ekstraomkostninger. Såfremt Movias

leverandører ikke overholder de aftalte reparationstidspunkter, betaler Movia operatørens dokumenterede ekstraomkostninger.

IT-systemer, der ejes af operatøren (Model B), og som indgår som et delsystem i et kundeinformations-, et busdrifts- eller et sikkerhedssystem, skal vedligeholdes og holdes funktionsdygtige af operatøren uden omkostninger for Movia.

Elektroniske signaler, der i forvejen findes i bussen, skal vedligeholdes og holdes funktionsdygtige af operatøren uden omkostninger for Movia.

Det påhviler tillige operatøren at dokumentere og vedligeholde oplysninger om pin-anvisning, sikringsvalg og tilladt forbrug på de enkelte pins, hvor Movia skal lave tilslutning af udstyr.

Ved fejlmelding fra Movia til operatøren vedr. elektriske signaler fra bussen, der anvendes af Movia-krævet IT-udstyr (Model A og B), har operatøren pligt til at udbedre disse senest på 2. arbejdsdag efter fejlmeldingen er modtaget.

5.2.9 Rettighed til informationer

Movia har alle rettigheder til samtlige operatørspecifikke oplysninger, der registreres af IT-systemer (Model A og B), og som er relevante for Movias planlægning, drift og passagerinformation samt opfølgning og kontrol. 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 passagerer og chauffører, mens øvrige informationer kun kan bruges af Movia og den enkelte operatør.

Data til anvendelse i trafikinformation skal operatøren hente i Movias webservices (jf. afsnit 6.3.7).

Operatøren får adgang til udtræk af rapporter vedrørende chaufførers salg af kontantbilletter og til anden administration i rejsekortsystemet, herunder overvågning af bussernes drift.

5.3 Tekniske krav for IT-systemer og -udstyr

Movia ser en værdi i, at IT-infrastrukturen i busserne løbende standardiseres, og arbejder på at implementere EBSF_2 (<http://ebsf2.eu/>) – eller dele heraf - i kommende udbudsbetingelser. Fordelene ved at benytte standarder er, på længere sigt, mere robuste og billigere systemer. Kravene i dette afsnit kan fraviges, hvis det medfører en tilnærmelse til EBSF_2, og udbudsbetingelsernes funktionelle mål i øvrigt tilgodeses. Operatøren skal i tilfælde af en sådan fravigelse gøre rede for, hvad der fraviges og hvordan det kompenseres.

I det følgende beskrives de tekniske krav og vilkår, som gælder for alle IT-systemer og IT-udstyr.

5.3.1 IT-skab

Alt IT-udstyr (model A) skal, placeres i et IT-aflukke i bussen. Undtaget herfra er chaufførterminal, kortlæsere og printer til rejsekortet samt sensorer og andet udstyr til passagertælling. Det skal aftales med Movia, hvis operatøret IT-udstyr (model B) også ønskes placeret i IT-skabet.

Et IT-aflukke kan være et traditionelt opbygget IT-skab eller et IT-rum med samme funktion som det traditionelle IT-skab. I det følgende omtales aflukket som et skab. IT-skabet, inkl. trækrør, skal leveres og monteres af operatøren. Følgende krav skal opfyldes:

- IT-skabet skal kunne indeholde følgende typer af udstyr:

- Rejsekortudstyr fylder en rack hylde – op til 6 kortlæsere.
- Være forsynet med et 19" rack med monterings Skinner i hver side, både for og bag, i hele højden (Movia leverer hylde)
- Hver rack hylde måler 19" i bredden, 50 cm i dybden og skal have plads til udstyr, der måler 20 cm i højden i hele dybden.
- Hvis pladsmæssige forhold gør det nødvendigt at opdele skabet i flere skabe, skal den indvendige højde pr. skab være mindst 20 cm. Krav til kabler og fremføring af elforsyning og elektriske signaler fra bussen gælder for alle skabe. Hvis der monteres to skabe, skal der være PIN terminaler til rådighed i det ene skab og adgang til PIN fra det andet skab.
- IT-skabet placeres således at kabel til rejsekort chaufførkonsol ikke overstiger 9,90 meter.
- IT-skabet placeres, så det ikke er til gene for passagerer, samt let tilgængeligt ved montering og for reparation af udstyret.
- IT-skabet skal være aflåseligt. Movia leverer lås og nøgler.
- Operatøren vælger om IT-installationerne skal foretages i et skab eller i et rum. Det er operatørens ansvar, at der er ventilation og temperatur i rummet, således at monteret udstyr er fuldt funktionsdygtigt.
- 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 i toppen af IT-skabet og så langt fremme som muligt og skal være afskærmet og kortslutningssikret.
- Strøm til klemrække skal tages fra de to el-forsyningskabler, der er i IT skab via sikringsboks.
- Der skal i IT-skabet være en dokumentation over forbindelserne på/til klemrækken. Det påhviler operatøren at dokumentere og vedligeholde oplysning om pin – anvisning, sikringsvalg og tilladt forbrug på de enkelte pins, Movia skal anvende til tilslutning af udstyr.
- Vedrørende udstyr hørende til Model A, stilles krav om plads til to 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			
2			
3			
4			
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			
8			
9			
10	Ladespænding	0,75	18-32 VDC
11			
12	24V +/- 7%	0,75	Efter hovedafbryder/tænding og ikke fra bussens EL tavle
13	24V	2,50	Før hovedafbryder og ikke fra bussens EL tavle
14	Stel	2,50	
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23	Rejsekort højttalerledning	0,50	Trækkes til chaufførplads
24	Rejsekort højttalerledning	0,50	Trækkes til chaufførplads

Til IT-skabet føres desuden følgende kabler:

- Hovedstrøm (24V over hovedafbryder)
- Hovedstrøm (24V over nød hovedafbryder)

- Stelforbindelse
- 1 kabel til antenne/GPS (rejsekort). Leveres af Movia.
- 1 LVDS kabel til rejsekort skærm. Leveres af Movia.

Alle signaler referer til BUS GND.

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 overholde de af Movia anviste krav til prækabling (udleveres ved henvendelse til Movia, IT) og efterfølgende godkendes af Movia.

Elforsyning

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.

Elforsyning fra bussen til IT-udstyr skal være på 24 volt. Spændingen må på intet tidspunkt afvige fra 24 volt +/- 7 % herunder inkluderet start og stop af bussens motor. Operatøren er ansvarlig for alle skader på IT-udstyr, der måtte opstå, hvis spændingen afviger de 24 volt +/- 7 %.

Busserne skal levere en samlet effekt til Movia-krævede IT-systemer, der opfylder følgende:

	Alm. bus (maks. 15 m)
I drift (kører eller holder stille med adgang for publikum)	47 amp
Standby (kører uden for rute eller holder stille uden adgang for publikum). Hovedafbryder tændt	15 amp
Backup (parkeret, hovedafbryder slukket)	4 amp

5.3.2 Antennemontage

På bussens tag skal det være muligt at installere antenne for rejsekort, samt det nødvendige antal for operatørens udstyr. Antennerne skal monteres med min. 50 cm afstand.

I bussens tag skal der findes jordplan til antennerne, også ved montering på ikke-metal karrosseridele.

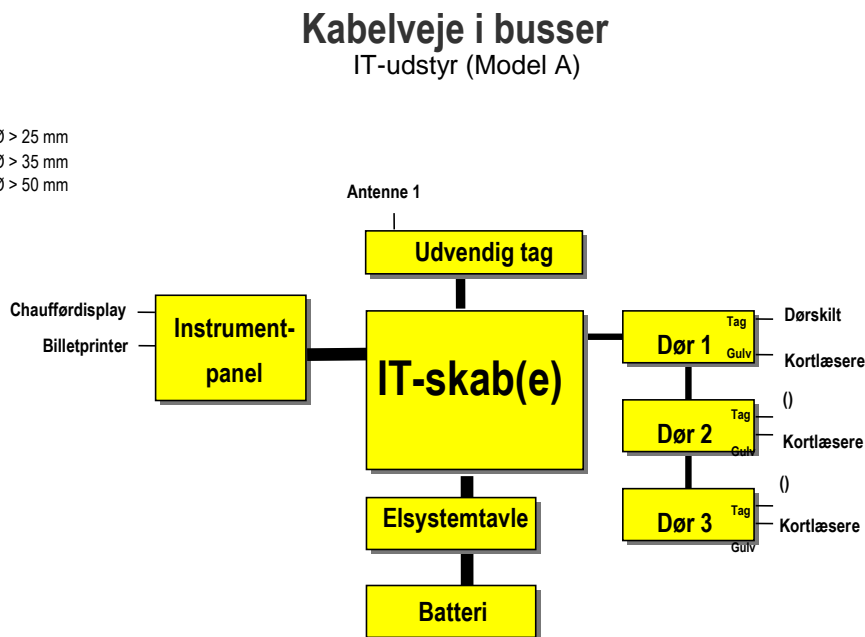
5.3.3 Kabelveje vedr. IT-udstyr (Model A)

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 mindre end 90 grader. Trækrør, der ikke leveres med fremførte ledninger skal være forsynet med træksnor til senere

ledningstræk. Trækrørenes destination skal være tydeligt angivet i IT - skabet. Kabling til IT-udstyr (Model A) skal trækkes i trækrør.

I forbindelse med rejsekort skal der tages højde for, at der skal monteres op til 2 kortlæsere pr. dør og op til 2 stk. ved dobbeltdøre. Kortlæserne skal monteres på eksisterende holdestænger ved dørene, eller på væggen.



5.3.4 Driftsmiljø

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

5.3.5 Elektrisk støj

Vedrørende udstyr tilhørende Model A, sikrer Movia at følgende lovgivningsmæssige reguleringer på el-, IT- og teleområdet er overholdt:

- Generel elektromagnetisk kompatibilitet (inklusive eventuelt elektrisk fremdriftsaggregat) i henhold til 2004/108/EØF – udmøntet i dansk lov nr. 260/2016
- EC - Regulativ 10 (omhandlende EMC for elektriske køretøjer)
- EC - Regulativ 100 (omhandlende elektrisk sikkerhed og funktionalitet for elektriske køretøjer)

Vedrørende udstyr tilhørende Model B, skal operatøren sikre at samme reguleringer overholdes. Operatøren skal, på Movias forlangende, kunne fremvise dokumentation herfor.

5.3.6 Integration med bussens el-system

Operatøren skal levere en åben kommunikationsgrænseflade og en dokumentation af telegramgrænseflade til blandt andet odometer- og STOP-signal samt hovedafbryder og højttalersystem.

5.3.7 Data leverancer (web services)

Data til brug for realtidssystemet, eventuel automatisk stoppestedsannoncering, destinationsskiltning, informationsdisplay mm, leverer Movia i form af webservices. Det er et krav, at busserne under kørsel konstant er online, for at de kan modtage data kontinuerligt. Således skal operatøren hente alt data, der skal benyttes til passagerinformationsformål i busserne, i infotainment-webservicen. Data til brug for hjælp til at logge bussen på den rette tur hentes i assignment-webservicen.

Adgang til webservices fås ved henvendelse til Movia ServiceDesk, der udsteder brugernavn og adgangskode.

Movia har produceret vejledninger, der findes på ekstranet.moviatrafik.dk under "Værd at vide"/"IT dokumentation og vejledninger". Vejledningerne kan også ses her:

<https://wsilb.moviatrafik.dk/infotainment/v3/doc/README.html>

<https://wsilb.moviatrafik.dk/assignment/v1/doc/README.html>

5.4 Systemspecifikke krav og vilkår for de enkelte IT-systemer og -udstyr

5.4.1 Rejsekortet, elektronisk billet- og billetteringsudstyr

Operatørens ansvar og forpligtelser i forbindelse med rejsekort beskrives i denne udbudstekst samt i driftshåndbogen.

Værdi af IT-udstyr (Model A) er 175.000 kr. inkl. moms, kortlæsere montering og kommissionering.

Som udgangspunkt ligger ansvaret for rejsekortsystemet hos Movia.

Dette afsnit beskriver installation af nye busser, overdragelse af busser, flytning af udstyr, afmontering af udstyr, operatørens rolle og ydelser for 1. line service på rejsekortsystemet og i øvrigt hvilke rejsekort driftsopgaver, der er afgørende i det daglige arbejde på garagerne. Kravene i dette afsnit er suppleret med kravene i "Rejsekort Driftshåndbog" (kontraktbilag 5).

Installation

Rejsekort Installationer på garageanlæg

Der skal installeres trådløst kommunikationsudstyr (WLAN) på hvert garageanlæg. WLAN skal bruges til at overføre data mellem rejsekort i busser og det centrale rejsekortsystem. Movia varetager denne installation.

Til brug for rejsekort WLAN forbindelsen etablerer Movia en selvstændig MPLS-forbindelse på busanlægget. Alle omkostninger til etablering og drift af denne forbindelse betales af Movia.

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 30 hverdage inden driftsstart. Midlertidige løsninger nødvendiggjort f.eks. af ombygninger etc., betales af operatøren.

Rejsekort installation for busser

- Rejsekortudstyr er Movias ejendom, når det er installeret på garageanlæg og i busser.
- Movia står for installationen af Rejsekort i nye busser for nye kørselskontrakter, og hvis der i henhold til kørselskontrakten skal indsættes ekstrabusser eller ske udskiftning af eksisterende busser.
- Tidsfrister for aflevering af designspecifikation skal overholdes. Det er operatørens ansvar, at installationen af rejsekortudstyret kan udføres så betids, at det ikke får/har indflydelse på driften.
- Den præcise plan for installationsopgaven aftales nærmere fra sag til sag.
- Måtte der alligevel opstå forsinkelser, og disse kan tilskrives forhold hos Movia / Installatør, vil forsinkelsen ikke kunne udløse kvalitetsbrister fra Movias side.
- Der tages endvidere ved planlægningen behørigt hensyn til operatørens daglige drift, således at ventetider og andre ulemper minimeres mest muligt.

Præinstallation

Da Movia kræver IT-udstyr installeret og afprøvet i busser fra driftsstart, skal nye busser være præ-installeret ved levering.

Operatøren er ansvarlig for installation af kabler, antenne samt for at bore nødvendige huller til den videre installation, jf. Movias krav til prækabling.

Alle operatørens omkostninger i forbindelse med montering, klargøring til test og godkendelse til drift, samt levering og præinstallation af IT-skab og trækrør skal være indeholdt i tilbudsprisen.

Præinstallationen omfatter alle fysiske arbejder vedrørende IT-skab, samt træk af kabler mellem bussens IT-skab og bus- og IT-komponenter samt præinstallation af antenner. Operatøren er ansvarlig for at rette eventuelle præinstallationsfejl uden for eller i selve IT-skabet. Konstateres der præ-installationsfejl i/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.

For hver bustype er det operatørens ansvar, at der udarbejdes en designspecifikation, 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 forsyningsspænding, hastigheds- og baggearssignal.

Movia skal godkende operatørens designspecifikation, inden montagens igangsættelse. Specifikationen skal være Movia i hænde 60 dage før montagstart. Specifikationen skal indeholde detaljeret vejledning/beskrivelse for alle aktuelle bustyper.

Det er operatørens ansvar, at udstyret monteres, således at det ikke udgør en sikkerhedsrisiko for chauffør eller passagerer, og således at udstyret er nemt at betjene for både chauffør (chaufførkonsol / touch screen) og passagerer (kortlæsere).

Præ-installationsmanualen (kontraktbilag 6) er tilgængelig på udbudssiden

Slutinstallation og test

Movia forestår slutinstallationen med udstyr, konfiguration og test. Slutinstallationen kan udføres af 3. part. Operatøren skal stille busserne frit til rådighed én dag pr. bus og med et tilstrækkeligt antal arbejdsdage til færdiggørelsen inden driftsstart, således at det kan udføres forsvarligt - med mindre andet aftales specifikt, skal busserne være tilgængelige for slutinstallation mindst 30 dage inden driftsstart.

Antal og type af busser skal være klarlagt mindst 6 mdr. før driftsstart.

Movia og/eller 3. part monterer i denne proces kortlæsere med tilhørende sokkel, TCU, chaufførterminal samt printer i den klargjorte bus. Disse komponenter forbliver Movias ejendom. Installationen skal færdiggøres på et af operatørens garageanlæg, der er udstyret med rejsekort WLAN.

Der pålægges operatøren ekstra omkostninger for kørsel af busser til installationssted. Operatøren skal stille et frit indendørs spor til rådighed.

Når installationen er gennemført overtager operatøren ansvaret for udstyret, herunder også det forsikringsmæssige ansvar.

Overdragelse

Hvis operatøren ønsker at overdrage busser med eksisterende rejsekortudstyr, skal der udføres en rekonfigurering af udstyret. Movia, Drift gennemfører den praktiske omkonfigurering af udstyret. Movia skal senest orienteres 10 hverdage, inden omkonfiguration skal være udført. Rekonfigurering skal ske på et garageanlæg, der er udstyret med rejsekort WLAN.

Flytning af udstyr i kontraktperioden

Bussen

Det følger af udbudsmaterialets afsnit 6.2.6, at 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 hermed. Prisen kan i det enkelte tilfælde oplyses af Movia. Operatøren skal varsle ønsker skriftligt senest 30 hverdage før flytning ønskes foretaget. Operatøren er desuden ansvarlig for alle praktiske forhold i forbindelse med flytningen.

For Rejsekort og Passagertælling vil Movia stå for flytning af udstyret. Bussen skal stå til rådighed én arbejdsdag for afinstallation af rejsekortudstyret. Ved udskiftning til en af Movia ukendt bustype i kontraktperioden skal der forventes yderligere 2 måneders frist. Omkostningerne hertil betales af operatøren.

Ved udskiftning af rejsekortudstyr i busser, der i forbindelse med afgivelse af tilbud, er tilbudt udskiftet i kontraktperioden, betales omkostningen hertil af Movia.

Garageanlæg

Ønsker operatøren at flytte IT-udstyr og/eller kommunikationslinjer hos operatøren, gælder samme vilkår som for flytning af IT-udstyr i busser.

For rejsekortudstyr vil omkostninger nødvendiggjort af flytning/nedlæggelse eller ombygning af garageanlæg betales af operatøren. Dette gælder for eksempel, hvis operatøren i kontraktperioden tager andre garageanlæg i brug end de oprindeligt aftalte eller ændrer placeringen af busser ved anlægget, således at LAN-dækningen ikke længere er tilstrækkelig. Normal drift skal altid kunne opretholdes, og det er operatørens ansvar, at den daglige synkronisering af busserne i givet fald udføres på andre WLAN, hvis der i en periode ikke er etableret WLAN på den aktuelle garage. Flytning af garageanlæg skal anmeldes til Movia med 5 måneders varsel.

Afmontering af IT-udstyr efter kontraktperioden

Ved afmontering af rejsekortudstyr i busser, der udgår efter kontraktperioden eller efter aftale med Movia udgår i kontraktperioden, betales omkostningen hertil af Movia. Movia forestår afmonteringen af udstyret, hvorimod kabling forbliver i bussen.

Senest en uge efter bussen er udgået, kontaktes Movias servicedesk for afmontering af rejsekortudstyret

Rejsekort Drift

Der er udarbejdet vejledninger til brug for den daglige drift af rejsekortsystemet på såvel teknisk som administrativt niveau. De fleste af de daglige rutiner er beskrevet her. Det forventes, at de enkelte garager følger anvisningerne her og øvrige vejledninger. For en mere detaljeret drifts beskrivelse kan Rejsekort Driftshåndbog downloades fra Movias ekstranet, jf. "Rejsekort Driftshåndbog" (kontraktbilag 5).

Under kørslen skal chaufføren sikre, at rejsekortsystemet fungerer efter hensigten ved at logge ind med chauffør-ID og pin-kode, vælge korrekt linje og tur og efter endt vagt foretage aflogning. Ved chaufførskift skal der foretages ny pålogging og valg af tur.

Chaufføren skal anvende systemet til kontantbilletsalg og i det hele taget betjene udstyret efter de retningslinjer, der er udstedt af Movia. Dette gælder ikke mindst de tilfælde, hvor chaufførens medvirken til passagerernes anvendelse af rejsekortet er påkrævet, (eks. check ind af flere på samme kort/ ændring af kundetype).

Chaufføren skal under kørslen sikre, at passagerernes check-in og check-ud kan foregå korrekt, herunder at bussens GPS-positionering er korrekt i forhold til stoppestederne. Ved akutte/ikke planlagte ruteændringer kan det være nødvendigt at chaufføren foretager en manuel korrektion på chaufførkonsollen, således at der fortsat foregår korrekt billettering.

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

Operatøren får adgang til udtræk af rapporter vedrørende chaufførers salg af kontantbilletter og til anden administration i rejsekortsystemet, herunder overvågning af bussernes drift. Dette forudsætter, at operatøren har en fungerende internetforbindelse på stedet.

Fejlmelding og operatørens egen reparation (1st line service)

Operatøren skal sikre, at rejsekortudstyret holdes i god stand, herunder at det er rengjort og ikke fremstår med skrammer og ridser. Rengøring skal ske efter Movias anvisninger.

Operatøren skal fejlmelde udstyr, snarest muligt efter at fejlen opdages, hvis 1st line service ikke udbedrer fejlen. Fejlmelding skal foretages som anvist af Movia (Movias proces for 1st line udskiftning af udstyr skal følges nøje. Se "Rejsekort Driftshåndbog" (kontraktbilag 5)).

Med mindre andet aftales, har operatøren pligt til at stille fejlmeldte busser omkostningsfrit til rådighed for reparation. Hvis en bus stilles til rådighed for reparation mellem kl. 06.00 og 18.00 på en garage med Rejsekort WLAN, vil den blive repareret indenfor 3 timer efter det angivne rådighedstidspunkt. Reparatøren arbejder således indtil kl. 21.00 på alle hverdage. Overholder operatøren ikke aftalte reparationstidspunkter, betaler operatøren Movias eventuelle ekstra omkostninger.

Alt rejsekortudstyr reparerer af rejsekortets leverandør eller af et af denne udpeget firma.

I "Rejsekort Driftshåndbog" (kontraktbilag 5) er det beskrevet, hvilket ansvar operatøren har i forbindelse med fejl på udstyr.

Det kan være forbundet med væsentlige omkostninger, at køre forgæves til reparation af busser, når der er meldt fejl på rejsekortudstyret. Movia vil derfor viderefakturere operatøren omkostningerne, hvis dette sker.

I de tilfælde, hvor fejlen på rejsekortudstyret er opstået på grund af grov tilsidesættelse af normal betjening, vil operatøren blive pålagt, at betale omkostninger i forbindelse med reparation. De specifikke sager tages op i hvert enkelt tilfælde med den respektive operatør.

Reservedelslager

Operatøren skal ved hver garage opretholde et sikret reservedelslager med relevante komponenter til 1st line service. 1st line service omfatter pt. printere og kortlæsere. Dette lager skal være tilgængeligt for reparatøren for afhentning og aflevering af fejlramte/reparerede komponenter, døgnet rundt, alle årets dage, selvom garagen ikke er bemannet. Der skal til dette brug udleveres nøgler eller anden adgangsgangform til reparatørens (betroede) medarbejdere.

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.

Da Movia løbende vurderer effektiviteten af denne lagerproces, kan der ske ændringer i kontraktperioden. Ved mindre garager kan det være nødvendigt at aftale, at reservedelslager deles med en anden garage. Movia er i den forbindelse åben for forhandling omkring eventuelle transportomkostninger.

Reparatøren leverer reservedelene til lageret og operatøren har derefter ansvaret for og pligten til at forsikre det rejsekortudstyr, der er i hans varetægt, i såvel busser som reservedelslager. Operatøren skal medvirke i halv-eller helårlige status optællinger af reservedelslageret.

Operatøren skal følge den til enhver tid gældende procedure, jf. "Rejsekort Driftshåndbog" (kontraktbilag 5), vedrørende vedligeholdelse af reservedelslagerets beholdning og overholdelse af aftaler med Movias leverandør.

Synkronisering af busserne

Operatøren skal sikre, at alle driftbusser dagligt synkroniserer og udveksler data med Movia Back-office. Af hensyn til passagerernes optankninger skal synkronisering ske en gang om morgenen, inden bussen sendes i drift. Af hensyn til chaufførernes afregning af dagens kontantsalg bør synkronisering ligeledes ske om aftenen, når bussen er kommet retur til garagen.

I forbindelse med den daglige synkronisering skal operatøren være opmærksom på, at rejsekortudstyret bliver langsommere ved lave temperaturer. Ved minus 10 grader udsætter en termoføler starten af udstyret indtil det har varmet sig selv så meget op (15-20 minutter), at det kan fungere optimalt.

Hvis en bus tages ud af drift pga. fejl ved bussen, skal operatøren sikre at data fra kortlæsere m.m. overføres til Back-office samme dag. I de tilfælde hvor bussen er så skadet, at operatøren må sende en bus direkte til fremmed værksted, hvor Rejsekort ikke kan synkroniseres, skal Movia straks underrettes herom, så Movia kan sikre aflæsning af bussens data på anden vis.

Afregning

Når opgørelsen af chaufførernes daglige salg foreligger, fremsender Movia snarest en opgørelse til operatøren i et på forhånd aftalt filformat.

Fremsendelse skal ske 1 gang om dagen for det foregående døgn.

Ønsker Movia at ændre filformatet, skal Movia kompensere operatørens dokumenterede ekstraomkostninger, der måtte være en følge heraf.

5.4.2 Passagertællinger

Movia forventer ikke at der skal foretages manuelle passagertællinger, men forbeholder sig retten til at kræve at operatøren foretager disse.

Operatøren vil, i givet fald, blive kompenseret med kr. 500 kr. pr. tælleddag. Passagertællingerne vil skulle foretages og indrapporteres efter Movias retningslinjer.

5.4.3 Destinationsskilte

Alle busser skal være udstyret med destinations- og linjenummerskilte. Krav til udformning og antal er beskrevet i afsnit 3.3.10. Tekniske krav og krav til integration med øvrige IT-systemer fremgår af dette afsnit.

Styring og interface

Til materiellet i enhed 1, skal data til destinationsskilte (destination og linjenummer) hentes online i Movias infotainment web-service. Alle destinationsskilte skal desuden kunne styres manuelt af chaufføren. Chaufføren skal indstille destinationsskilte manuelt når det ikke kan ske automatisk, fx ved udfald i internetforbindelse i forbindelse med turskift.

5.4.4 Højttalersystem

Bussen skal være udstyret med højttalersystem (PA) med de nødvendige højttalere, forstærkere mv. Højttalerne skal være egnede til at give tale-information under kørslen. Højttalerne skal anvendes til information afgivet af såvel chauffør som IT-systemer (stoppestedannoncering mv.)

Operatøren skal ved løbende opfølgning på lydstyrke sikre, at det altid er muligt at høre de afgivne informationer fra højttalerne.

Lydniveauet ned igennem bussen må ikke variere mere end 5 dB. Taleforståelighed udtrykt som RASTI (Rapid Speech Transmission Index) skal minimum være 0,75.

5.4.5 Realtidssystem (RPS)

Movias Realtidssystem RPS modtager data om bussens position, linje og tur samt et tidsstempel. Disse data bruges blandt andet til generering af information om forventet afgangstid fra stoppesteder i Movias kundevendte kanaler (prognose), samt styring af signalanlæg for bedre fremkommelighed igennem visse signalregulerede kryds. Systemet bruges også til dokumentation af gennemført kørsel, jf. afsnit 6.2.8.

Operatøren skal indkøbe og drive den tekniske løsning i busserne, og operatøren er forpligtet til at anvende systemet, hvor Movia kræver det.

Operatøren afholder selv alle udgifter til installation af udstyret, såsom antenne (GPS og datakommunikation) styreenhed, betjeningskærm med monteringsbeslag og kabeltræk til RPS.

Det forventes, at realtids-funktionaliteten kan integreres med andre systemer. Det er således ikke et krav, at realtidssystemet har en dedikeret betjeningskærm, antenne mv., men chaufføren skal kunne vælge tur og foretage andre betjeningshandlinger (herunder fx indstille skilte manuelt ved udfald i internetforbindelse, som beskrevet ovenfor).

Bilaget "RPS - Kravspecifikation" (kontraktbilag 4) kan downloades fra udbudssiden. Det er desuden tilgængeligt på ekstranet.moviatrafik.dk under "Værd at vide"/"IT dokumentation og vejledninger".

Omkostninger til undervisning i brug af systemet, samt drift og vedligeholdelse af systemet afholdes af operatøren.

Operatøren skal dagligt overvåge og føre tilsyn med, at RPS fungerer fejlfrit. Konstateres der fejl eller indikationer på fejl, er det operatørens pligt hurtigst muligt, senest når bussen er tilbage på garageanlægget, at udskifte fejllramt udstyr.

Proces for fejlfhjælpning skal træde i kraft efter Movias anvisning og når Movia kræver det:

Fejlen indmeldes til Movias med fejlbeskrivelse, konsekvens af fejlen og angivelse af, hvornår fejlen forventes udbedret, samt afmelding af fejlen til Movia, når fejlen er udbedret.

Før påbegyndelse af ny tur skal chaufførerne, ved at vælge (logge på/) korrekt linje og tur, sikre, at RPS sender korrekte data, således at systemet fungerer efter hensigten. Movias krav hertil er udtrykt i tre kvalitetsparametre:

- Turvalg
- Positionsdekning
- Positions kvalitet

Turvalg er udtryk for, at der er sket en pålogging fra operatørens system til RPS. Andelen af korrekt påloggede ture skal være mindst 98 % af det samlede antal forventede ture.

Positionsdekning udtrykker, hvor stor en andel positionsmeddelelser Movia har modtaget ud af det forventede antal positionsmeddelelser. Det er et krav, at operatørens udstyr generer en positionsmeddelelse pr. sekund, og at Movia modtager minimum 98% af disse; dog betragtes en enkelt manglende position (et enkelt sekund) ikke som et udfald / en mangel.

Positions kvalitet udtrykker hvor stor en andel af de modtagne positionsmeddelelser, der er korrekt formaterede og med korrekt indhold; bl.a. hvor stedsbestemmelsen refererer til en sandsynlig position på et sandsynligt tidspunkt. Også her er kravet 98%.

Movia leverer data til RPS ved hjælp af de i afsnit 6.3.7 omtalte webservices.

Data fra RPS i operatørens busser stilles vederlagsfrit til rådighed for operatøren for eventuel anvendelse i operatørens egne IT-systemer.

I forbindelse med udviklingen af RPS, har Movia også udviklet en klient (CMT-klienten).

CMT-klienten kan anvendes af operatør til flere forskellige ting, herunder til driftsstyring:

1. Overvåge busser, linjer og ture på kortet og i listeform, herunder forsinkelser markeret med farve.
2. Overvåge GPS udstyret i bussen for antal fejlagtige positioner.
3. Overvåge enkelte buslinjers aktive ture for forsinkelser, ankomst og afgang til stoppesteder.
4. Rapport for driftsforstyrrelser på turniveau, ture ikke kørt, ture ikke fuldført, auto matchede ture etc.
5. Mulighed for driftslederen at logge en bus på en tur ved at højreklikke på bussen på kortet eller på listeoversigten.
6. Mulighed for driftslederen at aflyse en kørende tur ved at højreklikke på bussen på kortet eller på listeoversigten. Se desuden afsnit 8.2.
7. Mulighed for at aflyse/tilbageføre multiple ture i særskilt menupunkt.

Operatører som skal køre efter bestemmelserne i dette udbudsmateriale vil også blive tilbudt adgang til klienten.

6. Information, reklamer og andre services

6.1 Movia-information

For at sikre, at relevant trafikinformation når frem til passagererne, skal Movia altid vederlagsfrit kunne disponere over følgende:

- Tre folderholdere til brochurer monteret på et for passagererne synligt og let tilgængeligt sted.
- Chaufførbagvæggen.

Brochurer, foldere og andet informationsmateriale (BUS, TOG og METRO Guide og tilsvarende) til folderholderne under informationsrammerne opsættes af operatøren efter levering fra Movia og uden udgift for Movia. Operatøren nedtager også materialet, i henhold til meddelelse fra Movia, for operatørens regning. Det påhviler operatøren løbende at supplere alt Movia-informationsmateriale i en sådan mængde, at materialet altid er til stede for passagererne i en fra Movia angivet periode.

Andet reklame- eller informationsmateriale end det med Movia aftalte må ikke forefindes i busserne.

Det er tilladt operatøren at reklamere på og i bussen.

Movias reklameregler tager udgangspunkt i lovgivningen og alment accepterede reklameetiske normer og kodeks, herunder ICC Danmarks kodeks for reklamepraksis.

Reklamers indhold skal afspejle, at busreklamer er et stærkt reklamemedie i det offentlige rum, som ikke kan fravælges af befolkningen. Reklamers indhold skal desuden afspejle, at de viste reklamer har en afsmittende effekt på den kollektive trafiks omdømme, Movias image samt forretningsmæssige og økonomiske interesser.

Movia forbeholder sig ret til at præcisere, hvad der anses for at være gældende reklameregler med henvisning til alment accepterede reklameetiske normer og Movias forretningsmæssige/politiske interesser og kundehensyn i øvrigt, jf. nedenstående.

6.2 Reklamers indhold

Reklamer skal opfylde den til enhver tid gældende lovgivning herom. 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 (2011).

Det skal fremgå af reklamen, hvem der annoncerer.

Reklamer skal være i overensstemmelse med markedsføringslovens (Lov nr. 426 af 03/05/2017) § 6, og må ikke vildlede ved at udelade eller skjule væsentlige oplysninger eller præsentere væsentlige oplysninger på en uklar, uforståelig, dobbelttydig eller uhensigtsmæssig måde.

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

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 anskuelse 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. Der må ikke reklameres for elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere med eller uden nikotin, jf. lov om elektroniske cigaretter.

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

Reklamer for drikkevarer med alkoholisk indhold på 2,8 pct. eller derover skal følge de retningslinjer for markedsføring af alkoholholdige drikkevarer, som er aftalt mellem en række organisationer, og som senest er revideret i 2010.

Reklamer rettet mod børn og unge må dog aldrig, hverken direkte eller indirekte, opfordre til anvendelse af drikkevarer med et alkoholisk indhold. Reklamer for lægemidler, sundhedsydelse og medicinsk udstyr skal være i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lovgivning. Der findes detaljerede regler herom i lægemiddelloven, bekendtgørelse om reklame for lægemidler, lov om markedsføring af sundhedsydelse og bekendtgørelse om reklame for medicinsk udstyr.

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

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

Omfattet af lov om euforiserende stoffer.

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

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

6.3 Ansvar for reklamers lovlighed

Det er 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.

Reklamer, der berører eller omhandler religiøse anskuelse eller bevægelser, kønsrelaterede reklamer, samt reklamer, som direkte eller indirekte kan virke særligt krænkende på personers, herunder børn og unges, blufærdighed, eller på anden måde kan være egnede til at skabe konflikt, skal dog altid forhåndsgodkendes af Movia.

Movia kan også uden begæring vurdere aktuelle reklamer.

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

6.4 Opsigelse af retten til at anvende reklamer

Movia ønsker muligheden for, på et hvilket som helst tidspunkt i kontraktperioden, at kunne ophæve operatørens ret til at anvende bussen til at vise kommercielle reklamer.

Movia vil kunne fjerne retten med et varsel på 6 måneder.

Såfremt Movia gør brug af denne mulighed vil operatøren blive kompenseret med op til 20.000 kr.

Der vil dog kun blive afregnet, såfremt der på opsigelsestidspunktet er en aktuel dokumenteret indtjening.

Kompensationen beregnes i forhold til det på opsigelsestidspunktet, aktuelle antal busser.

7. Drifts- og trafikstyring

Operatøren skal kontrollere den trafikale situation med henblik på kontinuerligt at levere den af Movia fastlagte kvalitet for driften; regelmæssig kørsel.

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

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

7.1 Trafikale situationer

I gennemførelsen af busdriften skal operatøren forvente følgende situationer:

7.1.1 Normal trafikal situation

Operatøren og dennes chauffører 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 f.eks. ulovligt parkerede biler, kødannelser, mindre vejarbejder, skiftende vejrforhold, forsinkede korrespondancer og andre almindelige hændelser i trafikken.

7.1.2 Usædvanlig trafikal situation

Operatøren og dennes chauffører forventes også straks at gribe aktivt ind i afviklingen af busdriften, når usædvanlige hændelser opstår, samt efterkomme de driftsmæssige anvisninger, der måtte blive givet fra Movia, således at flest mulige gener for passagererne afbødes.

Desuden forventes operatøren at igangsætte tiltag, der hurtigst muligt genopretter den regelmæssige kørsel, og at informere Movias Trafikcenter om den usædvanlige hændelse hurtigst muligt. Usædvanlige hændelser er f.eks. planlagte som uplanlagte demonstrationer/optog, trafikuheld, brand, bombetrussel, væltede træer og andre blokeringer af ruten samt usædvanlig vejrlig i form af isslag, snestorm mv. Typisk vil der ved usædvanlige hændelser blive foretaget midlertidige ruteændringer af kortere/længere varighed.

8. Oplysningspligt

Operatøren er forpligtet til af egen drift straks at give Movia oplysninger om samtlige forhold, der er relevante i forhold til operatørens opfyldelse af den indgående kontrakt, herunder som kan hindre eller forstyrre 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 køreplansmæssige 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 det Movia-krævede rejsekortudstyr.

8.1 Operatørens oplysningspligt ved driftsuregelmæssigheder mv.

Operatøren skal straks underrette Movia Vagtplads 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.

I tilfælde af trafikuheld og overfald på chauffør skal operatøren hurtigst muligt melde uheldet/overfaldet til Movia Vagtplads. Det skal oplyses, om der er sket personskade eller omfattende materiel skade, f.eks. brand i bus. Oplysningerne om uheldet/overfaldet skal derforuden også registreres på ekstranettet senest efterfølgende hverdag.

Operatøren skal senest efterfølgende hverdag indberette eventuelle stoppesteder, hvor der efterlades kunder.

Udgåede ture mv.

Udgåede ture indmeldes typisk via Movias ekstranet. Turene kan også indmeldes via CMT, som er en web-klient, som Movia, jf. afsnit 6.4.5, på nuværende tidspunkt stiller til rådighed. Den nærmere forretningsgang aftales med Movia før driftsstart.

8.2 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 af både henvendelsen og af operatørens svar. Henvendelser direkte til operatøren

af generel eller principiel karakter fremsendes til Movia til besvarelse.

Kundehenvendelser skal som udgangspunkt besvares inden for 3 hverdage. Movia kan dog i særlige sager kræve, at operatøren svarer inden for 24 timer.

8.3 Øvrigt

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

De aftalte reservebusser skal altid være til rådighed ved nedbrud mv.

Operatøren skal sørge for, at vognene efterses for glemte sager og for at eventuelt fundne sager indsamles, registreres. 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 passagererne.

9. Samfundsansvar / CSR (Corporate Social Responsibility)

Movias CSR-politik tager udgangspunkt i principperne i FN's Global Compact. Global Compact bygger på principper, som er baseret på internationalt vedtagne konventioner om menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljøbeskyttelse og korruptionsbekæmpelse. Operatørerne forpligter sig til i det daglige arbejde at efterleve, fremme og støtte hovedprincipperne i FN's Global Compact ved, at:

- Støtte og respektere beskyttelsen af internationalt erklærede menneskerettigheder
- Sikre, at der ikke medvirkes til krænkelse af menneskerettighederne
- Opretholde foreningsfriheden og effektivt anerkende retten til kollektiv forhandling
- Støtte udryddelsen af alle former for tvangsarbejde
- Støtte effektiv afskaffelse af børnearbejde
- Afskaffe diskrimination i relation til arbejds- og ansættelsesforhold
- Støtte en forsigtighedstilgang til miljømæssige udfordringer
- Tage initiativ til at fremme større miljømæssig ansvarlighed
- Opfordre til udvikling og spredning af miljøvenlige teknologier
- Modarbejde alle former for korruption, herunder afpresning og bestikkelse

I Movias CSR politik fremgår det derudover, at der vil være tilfælde, hvor en operatør ikke kan overholde rammerne i Movias CSR-politik på grund af leverandørens manglende dokumentation i egen leverandørkæde. Det vil i disse tilfælde være acceptabelt at handle med leverandøren, så længe leverandøren garanterer, at alle gældende nationale love og aftaler til enhver tid overholdes.

Arbejdsmiljø og –vilkår i Movias CSR-politik:

Movia arbejder målrettet og systematisk på løbende at forbedre arbejdsmiljøet. Operatøren forpligter sig til at sørge for, at arbejdsmiljøet er af en sådan standard, at arbejdstagerne ikke udsættes for påvirkninger eller risici, der kan skade deres helbred på kort eller lang sigt.

Operatøren forpligter sig til, at der er opbygget et system, der fører tilsyn med arbejdsmiljøet og løbende arbejder for at forbedre arbejdsmiljøforholdene.

Operatøren forpligter sig til, at overholde overenskomster jf. ILO konventionen nr. 94 om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter indgået på området for sit virke. Det pointeres, at Movia ikke er myndighed for at påse overholdelse af overenskomster på området. Der henvises i det hele til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som er myndighed.

Grønt indkøb i Movias CSR-politik:

Movia arbejder målrettet for at nedbringe klimapåvirkninger fra egne aktiviteter, skabe miljøforbedringer og forebygge forurening. Dette sker både ved at stille krav til Movias operatører og til egen adfærd gennem Movias miljøledelsessystem (EMAS).

I nærværende udbudsmateriale er yderligere relaterede forhold beskrevet:

Arbejdstagerrelaterede emner:

- Der stilles krav til arbejdsmiljøet, idet der henvises til relevant miljøvejviser.
- Det er et krav, at ansatte hos operatøren aflønnes efter de for området gældende overenskomster. (Dette fremgår ikke direkte, men dette krav skal være opfyldt for at få udstedt de krævede tilladelser).

Operatørerne skal formulere en integrationspolitik, som skal indsendes efter anmodning.

10. Personaleforhold

10.1 Grundlæggende krav

Chaufførerne skal være uniformerede og i tjenesten fremtræde velsoignerede og præsentable over for passagererne.

Endvidere skal chaufførerne yde en korrekt og venlig betjening af passagererne og kunne betjene bussen korrekt under alle forhold samt præstere en passagervenlig og energirigtig kørsel.

Chaufførerne skal billettere passagererne. Forlades bussen ved endestationsopholdet, skal chaufføren ved tilbagekomsten til bussen gøre passagererne opmærksom på, at billettering nu er mulig.

Annoncering af stoppesteder og takstzoner skal ske efter de af Movia fastsatte bestemmelser. Chaufførerne skal være så godt kendt med det danske sprog, at de kan leve op til alle Movias servicekrav.

Følgende af Movias materialer indeholder Movias servicekrav, som skal være kendte af såvel driftsledelse som chauffører:

- Rejsehåndbogen
- Chaufførens Servicehåndbog
- Vores Movia.

Rejsehåndbogen kan nås via følgende link moviarejsehaandbog.dk. Chaufførens Servicehåndbog er tilgængelig via www.voresmovia.dk.

Relevant informationsmateriale samt nyheder om drift, takster mv. publiceres løbende af Movia via www.voresmovia.dk.

10.2 Uddannelse

Operatøren skal drage omsorg for, at chauffører og andet berørt personale er uddannet i Movias takstsystem således, at billetteringen gennemføres korrekt og effektivt. Operatøren er ansvarlig for, at billettering sker korrekt, og herunder at chaufføren til enhver tid har det nødvendige printerpapir og byttepenge.

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

10.2.1 Rejsekort

Det er operatørens ansvar, at alle chauffører er uddannede og er i stand til at betjene rejsekortudstyret. Operatøren har desuden ansvaret for, at øvrigt teknisk/administrativt personale til stadighed er tilstrækkeligt uddannede i betjening af rejsekortet og er forpligtet til at sikre, at de har tilstrækkelig viden om rejsekortsystemet. Movia har elektronisk uddannelsesmateriale til rådighed til f.eks. sidemandsoplæring.

10.3 Arbejdsmiljø

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

I den forbindelse henviser Movia til anvisningerne for de problemområder, som er fremhævet i vejledningen fra Branchearbejdsmiljørådet for transport og engros "Branchevejledning om busser i rutekørsel", samt i Arbejdstilsynets miljøvejviser nr. 30 for transport af passagerer (2009). Følgende problemområder er særligt fremhævet i miljøvejviseren:

- Risiko for ulykker
- Psykisk arbejdsmiljø
- Ergonomisk arbejdsmiljø
- Støj
- Vibrationer
- Indeklima
- Arbejdspladsvurdering APV

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

11. Chaufførfaciliteter

Movia har for de fleste linjer etableret chaufførfaciliteter – lokaler og/eller toiletter – ved linjens endestationer.

Operatøren kan uden beregning benytte Movias chaufførfaciliteter. Movia stiller blandt andet chaufførfacilitet til rådighed ved Svanemøllen St. og Vester Voldgade.

Hvor Movia ikke stiller chaufførfaciliteter til rådighed, er det operatøren, der skal sikre de fornødne faciliteter til chaufførerne.

12. Betaling

Betalinger mellem Movia og operatøren kan kun ske via en af operatøren oplyst bankkonto. Betalinger reguleres desuden som angivet i afsnit 12.3.

Operatøren indsender senest den 3. hverdag i hver måned en elektronisk faktura til Movia med opgørelse over foregående måned.

Der afregnes alene for gennemførte ture.

Fakturaen skal indeholde følgende oplysninger:

- EAN-nr. 5798000016798
- Operatørens navn
- Periodeangivelse
- Standbypris (kun første og sidste faktura i kontraktperioden)
- Planlagt kørsel pr. linje
- Akut kørsel pr. linje

Operatøren skal desuden vedlægge et udfyldt kontraktbilag 9, som dokumentation for den fakturerede omkostning.

I udbetalingen modregnes økonomiske sanktioner i forbindelse med fejl i kvaliteten. Movia fremsender faktura.

Movias betalingsbetingelser er 30 dage netto.

12.1 Afregning

Operatøren bliver afregnet for at stå standby samt for udført kørsel.

50% af standbybetalingen udbetales uanset om der udføres kørsel eller ej. De sidste 50% udbetales under forudsætning af at aktiveret kørsel gennemføres, jf. nedenfor.

Udført kørsel afregnes enten som akut eller planlagt kørsel.

Både akut og planlagt kørsel vil blive afregnet fra start til slut pr. vognløb pr. dag.

For at mindske operatørens risiko, afregnes operatøren uanset eventuelle ændringer med 2x20 minutter pr. vognløb for tomkørsel. Herforuden afregnes operatøren ikke for tomkørsel og operatøren skal således indregne evt. uproduktive tid i timesatsen.

For at mindske risikoen ved dag- og døgnfordelingen afregnes operatøren med den tilbudte timepris i tidsrummet fra kl. 6:00 til kl. 18:00 på hverdage samt lørdag mellem kl. 6:00 og 14:00. Herforuden vil operatøren modtage følgende tillæg til den tilbudte timepris:

- Hverdage fra kl. 18:00 til kl. 6:00: +15%
- Lørdag fra 14:00 til mandag kl. 6:00: +30%

Operatøren vil modtage tillægget til den timesats (akut eller planlagt), som på udførelsestidspunktet er gældende.

Tomkørsel vil blive afregnet med den aktuelle timepris plus evt. tillæg, således at der både tages hensyn til, hvorvidt kørslen er udført som akut eller planlagt kørsel og til dag- og døgnfordelingen.

Uanset vognløbets længde vil operatøren som minimum bliver afregnet 4 timer pr. vognløb.

Operatøren vil blive afregnet for at stå standby således, at 50% af den aftalte standbypris under alle omstændigheder udbetales med første afregning. De sidste 50% af standbyprisen udbetales helt eller delvist med sidste afregning, såfremt operatøren kan dokumentere, at have udført mellem 99,90% og 99,80% af den aktiverede kørsel i den samlede kontraktperiode.

Udbetaling af de sidste 50% sker efter følgende lineære model:

99,90%: Fuld udbetaling

99,89%: 45% udbetales

99,88%: 40% udbetales

99,87%: 35% udbetales

99,86%: 30% udbetales

99,85%: 25% udbetales

99,84%: 20% udbetales

99,83%: 15% udbetales

99,82%: 10% udbetales

99,81%: 5% udbetales

99,80%: 0% udbetales

Er ingen drift blevet aktiveret af Movia, og der således intet grundlag eksisterer for at have udført kørsel, udbetales også de sidste 50% fuldt ud.

Data fra Movias realtidssystem anerkendes som dokumentation for graden af gennemført kørsel.

12.2 Salg af rejsehjemmel

Der skal kun foretages kontantbilletsalg på enhed 1.

Samtlige indtægter for salg af rejsehjemmel tilfalder Movia. For operatører, der i forvejen udfører rutekørsel, indeholdes modregningen for kontantsalg i den almindelige månedlige afregning.

Salget af enkeltbilletter i bussen registreres af rejsekortsystemet og data sendes til Back Office, når bussen synkroniserer. På basis af disse data foretager Movia afregning overfor operatøren.

Operatøren har adgang til selv at udtrække rapporter over dette salg.

Når en chauffør logger ud i bussen, udskrives en kvittering for salget i denne del af vagten. Denne kvittering dækker kun salget i den periode chaufføren været logget ind på den aktuelle bus. En chauffør kan derfor have f.eks. 2-3 kvitteringer for en given dag.

Disse kvitteringer kan altså danne grundlag for chaufførens afregning mod operatøren. Skulle chaufførens kvitteringer og pengebeholdning vise et større salg end det i Back Office registrerede, tilrådes operatøren at opkræve det fulde beløb hos chaufføren, idet der kan ske korrektion fra Movias side pga. for sent indkomne data.

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. Vær igen opmærksom på, at der kan komme forsinkede data for en given chauffør. Det vil typisk vise sig ved, at chaufføren, som ovenfor nævnt, har flere kvitteringer en given dag, end de registrerede data viser.

12.3. Regulering af betalingen

Reguleringen af betalingen (standbypris, planlagt og akut kørsel), sker efter udviklingen i det fælles omkostningsindeks for buskørsel i Danmark.

Omkostningsindekset beregnes hver måned af Trafikselskaberne i Danmark og offentliggøres på

<http://www.trafikselskaberne.dk/trafikselskaberne.dk/Udbud/Omkostningsindeks>

Det fælles omkostningsindeks beregnes ud fra udviklingen i følgende indeks fra Danmarks Statistik, idet de anførte vægte løbende justeres efter den relative udvikling i de enkelte indeks:

- Lønindekset for den private sektor (DS ILON12 – Total - Sæsonkorrigeret), 60% i januar 2008
- Forbrugerprisindekset i alt - (DS PRIS 111 - I alt), 8% i januar 2008
- Forbrugerprisindekset for dieselolie - (DS PRIS 111 – Diesel og smøreolie), 17% i januar 2008
- Prisindeks for indenlandsk vareforsyning - (DS PRIS 11 – Køretøjer og dele hertil - I alt), 9% i januar 2008
- Obligationsrentegennemsnittet - (DS MPK3 – Samtlige serier), 6% i januar 2008

Omkostningsindekset for januar 2008 er fastsat til 100, og niveau januar 2019 er *[Indsættes i endeligt udbudsmateriale]*.

13. Oversigt over ændringer i udbudsmaterialet

Nedennævnte oversigt opremser i punktform væsentlige ændringer og opmærksomhedspunkter i forhold til *høringsversionen* af nærværende udbudsmateriale. Oversigten skal alene ses som et hjælpemiddel til operatøren og det understreges, at listen ikke er udtømmende, og at ændringerne ikke er nævnt i en speciel orden.

- Varsling af idriftsættelse, jf. afsnit 2.4
- Chaufførindøvning, jf. afsnit 1.5.3 - *standbypris* og afsnit 2.4
- Loft for standbybetaling, jf. afsnit 1.5.3 - *standbypris*
- Principper for udbetaling af tilbageholdt andel af standbybetaling, jf. afsnit 12.1

KONTRAKT

B1 - XX

Vedrørende Internt nr.:

UDFØRELSE AF KØRSEL I TRAFIKSELSKABET MOVIAS OMRÅDE

Indgået mellem

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

og

.....
(herefter benævnt operatøren)

§ 1 Formål/Forudsætninger

Stk. 1

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

Kontrakten er et resultat af et offentligt udbud, som Movia har iværksat og gennemført i henhold til direktiv 2014/25/EU (Forsyningsvirksomhedsdirektivet), som implementeret ved bkg. nr. 1624 af 15. december 2015.

Stk. 2

Parterne er enige om i hele forløbet at samarbejde med en positiv, professionel og ansvarlig holdning og yde en særdeles betydelig indsats for at opnå de bedst mulige resultater. Parterne skal herunder udvise den fleksibilitet, som må anses for rimelig og sædvanlig ved gennemførelsen af tilsvarende kontrakter.

§ 2 Kontraktgrundlag

Stk. 1

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

Kontraktbilag A: Movias samlede udbudsmateriale: Udbudsmateriale for ”B1 – Udbud af beredskab” (inklusive bilag), dateret januar 2019 samt rettelser og spørgsmål/svar mv. til udbudsmaterialet, som fremgår af Movias udbudsside.

Kontraktbilag B: Liste over de i kontrakten indeholdte busser.

Kontraktbilag C: Operatørens tilbud inkl. udfyldte bilag, skemaer mv.

Stk. 2

De i stk. 1 nævnte bilag udgør en integreret del af denne kontrakt. Kontrakten har forrang for bilagene. Såfremt der måtte være indbyrdes uoverensstemmelser mellem bilagene eller dokumenter omfattet heraf, skal det ved fortolkning af aftalegrundlaget under anvendelse af almindelige fortolkningsprincipper i dansk ret søges udledt, hvad der har været parternes formål med de pågældende dokumenter.

Ved fortolkning prioriteres udbudsmaterialet forud for operatørens tilbud; dog således, at hvor operatørens tilbud stiller Movia bedre end krav, som fremgår af udbudsmaterialet, har tilbuddets angivelser forrang.

§ 3 Kontraktperioden

Stk. 1

Kontraktperioden består af en standby-periode. For enhederne 1, 3 og 4 omfatter kontrakten desuden en driftsperiode.

I standby-perioden kan Movia frit iværksætte, ændre og afslutte akut og planlagt kørsel som beskrevet i udbudsmaterialets afsnit 2. I driftsperioden kan Movia alene ændre og helt eller delvist afslutte kørsel, der er iværksat i standby-perioden. Busser i en enhed, der ikke er sat i drift ved standby-periodens udløb, udgår således af aftalen.

For alle enheder begynder standby-perioden tidligst den 4. august 2019. Standby-periodens begyndelse følger åbning af Nyt Bynet, hvorfor standby-periodens start på nuværende tidspunkt forventes at være på en søndag mellem 4. august og 29. september 2019.

Kontrakten er gældende fra tidspunktet, hvor begge parter har underskrevet, og er gældende frem til og med:

- Juni 2021 for så vidt angår enhed 1
- April 2020 for så vidt angår enhed 2
- December 2019 for så vidt angår enhederne 3 og 4

Indenfor kontraktens gyldighedsperiode kan Movia til enhver tid ændre standby-periodens begyndelse og afslutning med et varsel på to måneder. Standby-perioden kan dog tidligst påbegyndes den 4. august 2019.

Stk. 2

Standby-perioden for enhed 1 løber til og med april 2020. I perioden fra maj 2020 til og med juni 2021 (driftsperioden) kan Movia når som helst opsige kontrakten helt eller delvist med et varsel på 14 dage. Så længe kontrakten ikke er opsagt, er operatøren garanteret kørsel i perioden fra maj 2020 til juni 2021. Movia kan ikke på forhånd definere omfanget af kørsel i driftsperioden.

Standby-perioden for enhed 2 løber til og med april 2020.

Standby-perioden for enhederne 3 og 4 løber til og med oktober 2019. I perioden fra november 2019 til og med december 2019 (driftsperioden) kan Movia når som helst opsige kontrakten helt eller delvist med et varsel på 14 dage. Så længe kontrakten ikke er opsagt, er operatøren garanteret kørsel i driftsperioden.

Stk. 3

Movia har ret til at opsige kontrakten med et efter forholdene passende varsel, hvis operatøren på et hvilket som helst tidspunkt efter kontraktindgåelsen bliver omfattet af en eller flere af udbudslovens obligatoriske udelukkelsesgrunde, jf. udbudslovens §§ 135-136. Movia skal inden opsigelse give operatøren en passende frist for at gennemføre self cleaning, jf. udbudslovens § 138, og kan alene gennemføre opsigelsen, hvis Movia efter et rimeligt skøn når frem til, at operatørens foranstaltninger i relation til self cleaning ikke er tilstrækkelige.

Kontrakten er herforuden uopsigelig i hele kontraktperioden, jf. dog Kontraktens § 6 Ejerforhold, § 13 Konkurs mv og § 16 Misligholdelse og ophævelse.

§ 4 Operatørens ydelser

Stk. 1

Operatøren skal for Movia udføre driften på enhedKørslen udføres med driftbusser og ... reservebusser som nærmere beskrevet i Kontraktbilag B.

Angående kørselsomfang, ændring af kørselsomfang, busmateriel, busanlæg / opstillingsplads m.m. henvises til Kontraktbilag A og C.

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

§ 5 Pris / Betaling / Regulering

Stk. 1

For den aftalte kørsel ydes følgende betaling.

Enhed X:

Standbypris	kr.
Akut kørsel	kr. pr. time
Planlagt kørsel	kr. pr. time

Alle priser er angivet i prisniveau pr. januar 2019.

Stk. 2

Angående betaling, betalingsvilkår, regulering, modregning for eventuelle køb af rejsehjemmel henvises til Kontraktbilag A.

§ 6 Ejerforhold

Stk. 1

Operatøren er registreret somselskab - "....." - (CVR-NR.....).

Stk. 2

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

Stk. 3

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

Stk. 4

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

Stk. 5

Movia er dog alene berettiget til at opsiges kontrakten i henhold til stk. 4, såfremt vægtige grunde taler herfor. Dette vil eksempelvis være tilfældet hvis den eller de ny(e) ejer(e) er omfattet af de obligatoriske udelukkelsesgrunde i udbudslovens §§ 135 eller 136.

§ 7 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 give transport i sit krav på betalinger i medfør af kontrakten til tredjemand, herunder operatørens pengeinstitut. I tilfælde af, at operatøren giver transport i betalinger i medfør af kontrakten, har Movia ret til at kræve en nærmere redegørelse for operatørens økonomiske forhold.

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 helt eller delvist eller i det væsentlige drives for offentlige midler.

§ 8 Underleverandører*Stk. 1*

Såfremt operatøren anvender underleverandører til opfyldelsen af sine forpligtelser, indestår operatøren for opfyldelsen af kontrakten i samme omfang, som hvis operatøren selv havde udført opgaven. Brug af underleverandører frigør ikke operatøren fra nogen forpligtelse over for Movia.

Stk. 2

Senest ved driftsstart skal operatøren skriftligt oplyse Movia om navn, kontaktoplysninger og repræsentant på hver af sine underleverandører med angivelse hvilke dele af ydelsen, der udføres af den pågældende underleverandør. Operatøren er forpligtet til at sikre, at Movia altid er i besiddelse af opdaterede, aktuelle oplysninger herom.

Stk. 3

Movia skal forhåndsgodkende enhver brug af underleverandører, som ikke er udtrykkelig oplyst i operatørens tilbud. Overdragelse af kørsel, udskiftning af underleverandører efter kontraktstart og øvrige ændringer i relation til underleverandører skal skriftligt forhåndsgodkendes af Movia inden iværksættelse heraf.

Stk. 4

Eventuelle underleverandører skal have behørig tilladelse til at udføre kørslen. Operatøren skal på anmodning fra Movia kunne dokumentere, at dette er tilfældet.

Stk. 5

Movia er berettiget til at nægte at godkende en ny underleverandør eller at godkende en ændring i den indbyrdes fordeling af kontraktens udførelse.

Stk. 6

Såfremt en underleverandør måtte være omfattet af obligatoriske udelukkelsesgrunde efter udbudsloven, er Movia berettiget til at forlange underleverandøren udskiftet.

Stk. 7

Movias kontakt foregår gennem operatøren.

§ 9 Kontrol*Stk. 1*

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

Stk. 2

Movia er endvidere berettiget til at føre kontrol med operatørens overholdelse og opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til kontrakten ved besøg på operatørens forretningssted, herunder ved at 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 kontrakten udføre helt eller delvist ved underleverandører, er operatøren forpligtet til i kontrakterne med underleverandørerne at indføre en bestemmelse, der giver Movia ret til inspektion hos underleverandørerne i samme omfang som beskrevet i stk. 1, 2 og 3.

§ 10 Årsrapporter og budget

Stk. 1

Uanset hvordan operatørens virksomhed er organiseret, er operatøren i kontraktperioden forpligtet til på opfordring at fremsende årsrapporter til Movia. Årsrapporterne skal indeholde resultatopgørelse og balance og være revideret 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 af Movia.

§ 11 Skadeforvoldelse

Stk. 1

Såfremt operatøren eller dennes underleverandører under udførelse af sine pligter i henhold til kontrakten 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 det alene operatøren eller dennes underleverandører, der er ansvarlig for sådanne skader.

Stk. 2

Såfremt skadelidte rejser krav mod Movia i anledning af skader som 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.

Stk. 3

Operatøren er pligtig til og ansvarlig for selv at tegne de nødvendige forsikringer, herunder erhvervsansvarsforsikring m.m. Operatøren skal på anmodning fra Movia dokumentere erhvervsansvarsforsikringen fortsatte eksistens.

§12 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 1.7 i Kontraktbilag A om fortrolighed, aktindsigt og offentliggørelse.

Stk. 2

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

§ 13 Konkurs mv.

Stk. 1

Såfremt operatøren anmelder konkurs eller rekonstruktion, går konkurs eller træder i rekonstruktion eller likvidation, er Movia berettiget til med respekt for konkurslovens regler at ophæve kontrakten med omgående virkning, medmindre konkursboet som følge af sin indtrædelsesret indtræder i kontrakten med Movia og/eller en ophævelse strider mod konkurslovens regler om rekonstruktion. Movia skal uden ophold skriftligt orienteres om anmeldelse af rekonstruktion eller konkurs m.v., afsigelse af konkursdekret, udpegning af tilsyn m.v.

Stk. 2

Movia kan ophæve kontrakten, hvis operatøren er et selskab, der kræves opløst af Erhvervsstyrelsen. Adgang til at ophæve kontrakten gælder fra det tidspunkt, en begæring om opløsningen fremsættes af styrelsen.

§ 14 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 kontrakten omfattede kørsel.

§ 15 Erstatning

Stk. 1

Operatøren er over for Movia erstatningsansvarlig efter dansk rets almindelige regler for dokumenterede tab forårsaget af operatøren, herunder som følge af misligholdelse af kontrakten, medmindre dette skyldes vejrlig, det ikke med rimelighed kan kræves, operatøren overvinder, eller force majeure.

Stk. 2.

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

Stk. 3

Betaling af bod medfører ikke reduktion af et eventuelt erstatningskrav for samme forhold.

§ 16 Misligholdelse og ophævelse*Stk. 1*

Såfremt operatøren væsentligt misligholder sine forpligtelser i henhold til kontrakten, kan Movia fremsætte krav om, at operatøren afhjælper misligholdelsen inden en af Movia fastsat rimelig tidsfrist. Såfremt operatøren ikke har afhjulpet misligholdelsen inden udløbet af den nævnte frist, er Movia berettiget til at give meddelelse (påkrav) 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 efter eget valg. 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 § 16 Erstatning.

Stk. 2

Såfremt Movia væsentligt misligholder sine forpligtelser i henhold til kontrakten, kan operatøren stille krav om, at Movia afhjælper misligholdelsen inden en af operatøren fastsat rimelig tidsfrist. Såfremt Movia ikke har afhjulpet misligholdelsen inden udløbet af den nævnte frist, er operatøren berettiget til at give meddelelse om, at operatøren vil hæve kontrakten, 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 operatøren herefter berettiget til at ophæve kontrakten. Operatøren kan ikke ophæve kontrakten delvist. Såfremt operatøren ophæver kontrakten efter denne bestemmelse, har operatøren ret til betaling for de indtil ophævelsen leverede ydelser.

Stk. 3

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

Stk. 4

Såfremt operatørens tilladelse til udførelsen af den kontrakt omhandlede kørsel tilbagekaldes, har Movia ret til at ophæve kontrakten i sin helhed med øjeblikkelig virkning.

§ 17 Bod/Modregninger i betalingen*Stk. 1*

Såfremt misligholdelsen ikke er af en sådan karakter, at ophævelse af kontrakten kommer på tale, men den manglende overholdelse af kontrakten alligevel er til gene for brugerne 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 pålægge bod ved kvalitetsbrist konstateret af Movias kvalitetsopfølgning, dels ved kontrol med og på busserne, og dels registreret og dokumenteret på anden vis.

Ved konstaterede kvalitetsbrister kan Movia foretage modregning i operatørbetalingen med 3.000 kr. pr. konstateret tilfælde:

- Manglende udskiftning af defekt billetteringsudstyr
- Manglende billettering (dog undtaget kontantbilletsalg for så vidt angår enhederne 2, 3 og 4)
- Manglende log-on vedrørende rejsekortsystemet (Korrekt log-on omfatter, at chaufføren er logget ind og har valgt korrekt linje og tur).
- Manglende log-on på realtidssystemet

Ved følgende konstaterede kvalitetsbrister kan Movia foretage modregning i operatørbetalingen med 1.500 kr. pr. konstateret tilfælde:

- Ukorrekt skiltning
- Indsættelse af anden bustype end aftalt.
- Manglende overholdelse af køreplaner:
 - Kørt for tidligt fra endestation/checkpunkt.
 - Over 120 sek. for sen afgang fra endestation.
 - Forbrug af mere end 120 sek. ved afløsning på strækningen.
- Hvis bussen ikke lever op til kontraktens krav med hensyn til udseende, vedligeholdelsesstand og funktioner – herunder fx støj, varme og utilstrækkelig belysning.

Stk. 3

Ved følgende konstaterede kvalitetsbrister kan Movia foretage modregning i operatørbetalingen med 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 bilag A anførte svarfrister på kundehenvendelser mv.
- Såfremt der registreres ukorrekt eller manglende betjening eller manglende fejlmelding af IT-udstyr (IT til rejsekort og arbejdsstationer) hos operatøren, hvorom der er indgået konkret aftale med operatøren (500 kr. pr. registreret tilfælde/tur).

I gentagne tilfælde af kvalitetsbrist kan Movia bringe misligholdelsesbestemmelserne om ophævelse jf. §16 i anvendelse.

§ 18 Ophør af kontrakten (opsigelse og ophævelse)

Stk. 1

Pålægges Movia af en domstol eller kompetent offentlig myndighed (herunder Klagenævnet for Udbud) at bringe Kontrakten helt eller delvist til ophør, eller er Movia forpligtet hertil som følge af annullation af kontrakttildelingen besluttet af en domstol eller Klagenævnet for Udbud, er Movia berettiget hertil med rimeligt varsel.

I det tilfælde har operatøren krav på en erstatning svarende til negativ kontraktsinteresse og rimeligt vederlag for sin ophørsbistand. Operatøren har dog ikke krav på compensation, hvis pålægget om ophør af kontrakten eller annullation af tildelingen beror på operatørens forhold, herunder hvis operatøren på tidspunktet for tildelingen har været omfattet af en udelukkelsesgrund eller har afgivet et ukonditionsmæssigt tilbud under det foregående udbud.

Udover det førnævnte har operatøren intet krav mod Movia.

Stk. 2

Ved ophør af kontrakten, uanset årsagen hertil, er operatøren efter anmodning fra Movia forpligtet til i en overgangsperiode at varetage leverancerne, som er omfattet af kontrakten, indtil kontrakten med rimeligt varsel kan overdrages til tredjemand.

Stk. 3

Operatøren er ved kontraktens ophør, uanset årsagen hertil, forpligtet til aktivt og på absolut bedste vis at medvirke til, at opgaveudførelsen overgår til tredjemand uden problemer.

Operatøren er i den forbindelse forpligtet til at overdrage alle relevante materialer, informationer, data mv. med henblik på at sikre, at opgaven kan videreføres uden gener for Movia.

§ 19 Fortrolighed

Hver af parterne skal sikre fuld fortrolighed i forhold til tredjemand med hensyn til alle oplysninger, som parterne modtager fra den anden part under opfyldelsen af kontrakten, og som angår forhold, der ikke er offentligt tilgængelige.

Operatøren skal sikre, at eventuelle underleverandører ligeledes påtager sig at behandle oplysninger fortroligt.

Movias fortrolighedstilsagn må vige, i det omfang Movia er forpligtet til at udlevere oplysninger til tredjemand, herunder til besvarelse af begæringer om aktindsigt.

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

§ 20 Tvistigheder og Lovvalg

Stk. 1

Nærværende kontrakt er underlagt dansk ret.

Stk. 2

Tvistigheder mellem operatøren og Movia berettiger ikke nogen af parterne til at standse eller udsætte leverancen af aftalte ydelser.

Stk. 3

Alle tvister skal så vidt muligt løses mellem parterne i mindelighed. Hvis parterne er enige herom, kan der inddrages en uvildig mægler til løsning af tvisten. Udgiften til mægleren afholdes af parterne i fællesskab fordelt 50/50, medmindre parterne i forbindelse med udpegning af mægleren aftaler andet.

Stk. 4

Enhver tvist vedrørende det bestående kontraktforhold eller forståelsen af kontrakten, som ikke kan løses i mindelighed, kan af hver af parterne indbringes for domstolene med Movias hjemting som værneting i første instans.

§ 21 Ændringer

Stk. 1

Kontrakten kan kun ændres ved en af begge parter underskrevet allonge, der vedlægges kontrakten.

§ 22 Underskrifter

Stk. 1

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

..... , den

København, den

.....

(for operatøren)

.....

(for Movia)