

Udbudsmateriale, 1. udbud
 Bybusser

September 2013

UDBUDSMATERIALE



midttrafik

midttrafik.dk

Indholdsfortegnelse

| | |
|---|----|
| Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel | 4 |
| Udbudsvilkår | 6 |
| 1. Udbudsmaterialet | 7 |
| 2. Retsgrundlaget | 7 |
| 3. Hvem kan byde | 7 |
| 4. Tilbuddets form | 7 |
| 5. Forbehold | 8 |
| 6. Alternative tilbud | 9 |
| 7. Spørgsmål/svar samt spørge- og orienteringsmøde | 9 |
| 8. Aflevering af tilbud | 9 |
| 9. Aktindsigt - offentliggørelse | 10 |
| 10. Tildelingsmodel og procedure for valg af tilbud | 10 |
| 11. Garantistillelse | 11 |
| 12. Vedståelsesfrist | 11 |
| 13. Indgåelse af kontrakt | 12 |
| 14. Virksomhedsoverdragelse | 12 |
| 15. Overtagelse af hidtil anvendte busser | 12 |
| 16. Krav til busser | 13 |
| 17. Overdragelse af busser ved kontraktens udløb | 13 |
| 18. Kørsel med ikke-kontraktbusser | 13 |
| 19. Køreplanændringer og reduktion i den udbudte kørsel | 13 |
| 20. Oplysninger om vejforhold og andre forhold på ruterne | 13 |
| Bilag A – Tilbudsblanket | 14 |
| Bilag D.1 – Beskrivelse af tilbudt kvalitet | 15 |
| Bilag D.2 - Tildelingsmodel | 17 |
| Bilag E - Busoplysningsskema | 21 |
| Bilag F – Garantierklæring | 22 |
| A-kontrakt | 23 |
| Nøgleoplysninger om kontrakten | 23 |
| 1. Generelt | 24 |
| 2. Køreplanlægning | 26 |
| 3. Reduktion i kørselsomfang | 27 |

| | |
|---|-----|
| 4. Kørsels udførelse, kundebetjening | 28 |
| 5. Kvalitetssikring | 31 |
| 6. Takst, kontrol og tælling | 32 |
| 7. Reklamer og information | 33 |
| 8. Kørselsmateriellet..... | 34 |
| 9. Betalingsmodellen | 37 |
| 10. Afregning | 39 |
| 11. Ikrafttræden, opsigelse, misligholdelse og busalder ved forlængelse | 40 |
| 12. Modregning i betalingen | 42 |
| 13. Løsning af tvister og lovvalg | 44 |
| Bilag 1-5..... | 45 |
| Bilag 6 - Opgørelse af køreplantimer og regulering af chaufførbetaling..... | 46 |
| Bilag 7 - Prisudvikling | 49 |
| Bilag 8 – Aftale om kørsel med ikke-kontraktbusser. | 50 |
| Bilag 9 - Forskrifter vedrørende bussers indretning og udstyr | 52 |
| Bilag 9.1- Fælles busforskrifter vedrørende indretning | 53 |
| Bilag 9.2 - Forskrifter vedrørende gasbussers miljøegenskaber | 64 |
| Bilag 9.5 - IT-udstyr i busserne..... | 70 |
| Bilag 9.6 - Rejsekortet | 74 |
| Bilag 9.7 – Design, information og reklamer | 80 |
| Bilag 10 - Kvalitetssikring..... | 82 |
| Bilag 11 – Særlige betingelser for kørsel med gasbusser | 85 |
| Bilag 12 – Procedurer og vilkår i forbindelse med virksomhedsoverdragelse | 86 |
| Bilag 12.1 – Ved kontraktstart | 86 |
| Bilag 12.2 - Ved kontraktudløb..... | 88 |
| Bilag 13 – Prisfastsættelse og procedurer ved busovertagelse..... | 89 |
| Bilag 13.1 - Overtagelsespriser | 89 |
| Bilag 13.2 - Ved kontraktudløb..... | 92 |
| Bilag 13.3 – Retningslinjer for syn og skøn | 95 |
| Bilag 13.4 – Skema til syn og skøn | 98 |
| Bilag 13.5 – Busoplysninger ved kontraktudløb | 100 |
| Bilag 13.6 – Model for købekontrakt | 101 |

Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel

| Kørsel i 36. udbud | |
|--|-----------------------|
| Udbud af | Holstebro bybusser |
| Ruter | Rute 1-9, 6P og 291 |
| Kontrakttype | A |
| Køreplantimer, se § 4, stk. 1 | 23.600 |
| Antal kontraktbusser | 10 |
| Afregningsmæssigt forudsat busstationering | Holstebro busterminal |
| Bestiller | Holstebro Kommune |

| Tildeling | |
|--------------------|------------------------------------|
| Tildelingskriterie | Økonomisk mest fordelagtige tilbud |

| Vigtige datoer vedrørende kontrakten | |
|---|-----------------------|
| Kontrakttype | A-kontrakt |
| Kontrakt- og driftsstart | 29. juni 2014 |
| Kontraktløbetid | 8 år |
| Tidligste kontraktudløb | Køreplansskiftet 2022 |
| Forlængelsesmulighed | 2 x 2 år efter aftale |

| Afregningssatser | |
|--|--------------------------|
| Sats for chaufføromkostninger | Udfyldes efter tildeling |
| Sats for øvrige timeafhængige omkostninger | Udfyldes efter tildeling |
| Sats for busafhængige omkostninger | Udfyldes efter tildeling |
| Bod/bonus for sparet brændstof | Ja, se § 19, stk. 11 |
| Prisniveau | 109,2 (august 2013) |

| Krav til busser | |
|-------------------------------------|--|
| Busovertagelse | Ja, se pakkebeskrivelsen |
| Bustype | Laventré bybusser |
| Drivmiddel | Gas |
| Miljøkrav | Euro 6 |
| Passagerkapacitet ¹ | 10 stk. LB 2 |
| Busser, maksimal alder ² | 8 år |
| Busfarve | Midttrafik gul – jf. designmanual for januar 2013 ³ |
| Dørkombination | Se afsnit 9.1 Fælles busforskrifter |
| Trådløst internet | Ja |

¹ Se definitioner i afsnit 9.1 Fælles busforskrifter

² Kravet om maksimal alder gælder både for kontrakt- og reservebusser

³ Se Midttrafik.dk → Extranet → Rutekørsel → Designmanual

| Andre betingelser | |
|--------------------------------|--------------------------------|
| Takstsystem | Midttrafik Vest og Rejsekortet |
| Billetteringsudstyr | Almex E og Rejsekortet |
| Opsætning af stoppestedstavler | 1 gang årligt |

| Vigtige datoer i tilbudsfasen | |
|---|--------------------------------|
| Sidste frist for modtagelse af spørgsmål ⁴ | 22. september 2013 |
| Sidste frist for svar på spørgsmål | 25. september 2013 |
| Første tilbudsfrist | 1. oktober 2013, kl. 12.00 |
| Første forhandlingsrunde | Forventet 23.-25. oktober |
| Tilrettet udbudsmateriale udsendes | Forventet primo november |
| Anden tilbudsfrist | Forventet medio november |
| Forventet beslutning om betinget tildeling | Forventet medio januar 2014 |
| Frist for garantistillelse | 14 dage fra betinget tildeling |
| Vedståelsesfrist | 12 uger fra betinget tildeling |

⁴ Se endvidere udbudsvilkårenes afsnit 7.

Udbudsvilkår

Læs om væsentlige ændringer i 36. udbud i forhold til Midttrafiks tidligere udbud nedenfor.

Gasbusser

Holstebro Kommune har truffet beslutning om, at udbuddet alene skal omfatte gasbusser. Dette medfører en række væsentlige ændringer i forhold til udbud af dieselbusser. Udbuddet er blandt andet fastlagt således, at gassen stilles frit til rådighed for det vindende busselskab. Tankning skal ske på bestemte faciliteter.

Læs mere om særlige forhold i relation til gas og gasbusser:

- krav til brændstof i kontraktens § 15, stk. 12
- den tilknyttede bod-/bonusmodel for gasforbrug i kontraktens § 19, stk. 11
- driftsforstyrrelser grundet manglende tankningsmulighed i kontraktens § 30, stk. 3
- om de særlige betingelser for kørsel med gasbusser i bilag 11
- om de faciliteter, der stilles til rådighed til tankning af gasbusser i pakkebeskrivelsen.

Rejsekortet

Midttrafik har i 2013 tilsluttet sig Rejsekortet. Dette betyder, at kravene til busselskabet er præciseret i forhold til tidligere udbud. Se bilag 9.6 for beskrivelser og forpligtelser i forbindelse med Rejsekortet.

Midttrafik forventer, at Rejsekortet vil blive indført i Holstebro bybusser i efteråret 2014. Busselskabet skal være indstillet på, at der i en overgangsperiode kan forekomme billettering med såvel nuværende billetter og klippekort som rejsekort.

Kvalitetskontrol og bodsbestemmelser

Midttrafik har i 2013 påbegyndt systematisk kvalitetskontrol af alle busselskaber, der kører i A-kontrakt for Midttrafik. I forbindelse hermed er bodsbestemmelserne for kvalitetsbrister tillige blevet revideret. Se reviderede bestemmelser i kontraktens § 30, stk. 2.

1. Udbudsmaterialet

Det samlede udbudsmateriale består af:

- Udbudsvilkår med tilhørende bilag
- Kontrakt med tilhørende bilag
- Beskrivelse af pakken

Udbudsvilkårene anvendes i forbindelse med tilbudsgivning og efterfølgende indgåelse af kontrakt og indeholder vejledninger og krav til det bydende busselskab.

Kontrakten fastlægger de krav, der gælder for kørslens udførelse, og angiver, hvordan forholdet mellem Midttrafik og busselskabet reguleres. Det er et bindende vilkår, at kørslen skal udføres på grundlag af kontrakten og de tilhørende bilag.

Beskrivelsen af pakken indeholder oplysninger om de faciliteter, der stilles til rådighed til tankning af gasbusser, foreløbige køreplaner, vognløb, kørselsomfang, rutekort, oplysning om busser til overtagelse og oplysninger om det personale, der kan blive tale om at overtage samt om andre forhold på ruterne.

2. Retsgrundlaget

Udbuddet foretages som et offentligt udbud i henhold til EU-direktiv 2004/17/EF, jf. bekendtgørelse nr. 936 af 16. september 2004, forsyningsvirksomhedsdirektivet.

3. Hvem kan byde

Et bydende busselskab skal være prækvalificeret af Midttrafik for at afgive tilbud. Kravene til prækvalifikation skal fortsat være opfyldt på tilbudstidspunktet.

Busselskabet skal til hver en tid opfylde de kvalifikationskrav, der fremgår af busloven og ledsagende bekendtgørelser.

Midttrafik kan fortsat anmode om oplysninger til dokumentation for busselskabets økonomiske og faglige baggrund. Disse oplysninger vil blive behandlet fortroligt.

4. Tilbuddets form

Tilbuddet afgives på tilbudsblanketten, bilag A. Bilag A skal udfyldes elektronisk og underskrives.

Beskrivelsen af tilbud kvalitet, bilag D.1 og Busoplysningseskemaer, bilag E skal tillige udfyldes og følge tilbuddet. Begge bilag udfyldes elektronisk.

Det samlede tilbud skal afleveres i:

- 1 underskrevet original
- 1 USB-nøgle med en kopi af tilbud og bilag i elektronisk form. De elektroniske versioner skal så vidt muligt være i MS Office format.
- 1 kopi af originalen mærket "kopi"

Det samlede tilbud afleveres i en særlig tilbudskuvert. Tilbudskuverten rekvireres hos Midttrafik. Hvis tilbudskuverten ikke er rummelig nok, påklæbes kuvertens forside det materiale, der skal afleveres.

På kuverten anføres busselskabets navn, udbudsnummer og dato (afleveringsfrist).

Tilbud, der afleveres personligt, skal afleveres i informationen hos Midttrafik.

Tilbuddet afgives på dansk og i danske kroner, inkl. eventuel moms og afgifter.

Der kan ikke afgives tilbud på en del af pakken. Tilbud må ikke være afhængige af andre juridiske personers bud.

På tilbudsblanketten angives såvel den samlede tilbudspris som en specifikation af tilbudsprisen, og det er disse priser, der indføres i "Nøgleoplysninger om kontrakten", og danner grundlag for den løbende afregning. Den samlede tilbudspris angives som betalingen pr. år og pr. køreplantime i gennemsnit.

De specificerede priser angives som betalingen pr. køreplantime til dækning af chaufføromkostninger, betalingen pr. køreplantime til dækning af øvrige variable omkostninger og betalingen pr. kontraktbus pr. måned til dækning af faste omkostninger. De specificerede tilbudspriser refererer til betalingsmodellen i kontraktens § 19.

Såvel felterne med den samlede tilbudspris som felterne med de specificerede priser skal udfyldes.

Hvis der er uoverensstemmelser mellem den samlede tilbudspris og de specificerede priser, vil den samlede tilbudspris blive lagt til grund for tilbuddet.

Køreplantimer pr. år og det antal kontraktbusser, som tilbudspriserne er baseret på, anføres på tilbudsblanketten. Betalingen vil, når kørslen påbegyndes, blive beregnet på grundlag af den faktiske udførte kørsel.

Idet tilbuddet indbefatter en bod-/bonusordning, skal busselskabet anføre det forventede bods- eller bonusbeløb i det første hele kalenderår i kontraktperioden på tilbudsblanketten, bilag A.

5. Forbehold

Eventuelle forbehold over for udbudsmaterialet skal anføres på tilbudsblanketten. Forbehold skal så vidt muligt prisfastsættes.

Midttrafik accepterer ikke forbehold over for grundlæggende elementer i udbudsvilkårene, herunder formuleringer i kontrakten, virkningerne af virksomhedsoverdragelsesloven, overtagelsespriser, eller Midttrafiks videregivelse af nøgleoplysninger om den udbudte kørsel. Sådanne forbehold betyder, at tilbuddet ikke er konditionsmæssigt.

6. Alternative tilbud

Midttrafik accepterer ikke alternative tilbud.

7. Spørgsmål/svar samt spørge- og orienteringsmøde

Midttrafik afholder d. 4. september 2013 kl. 10.30 et spørge- og orienteringsmøde. Mødet vil finde sted på Bisgaard Mark 5, 7500 Holstebro.

Der vil være begrænset adgang til mødet, idet kun prækvalificerede busselskaber er indbudt. Der må højst deltage tre personer pr. busselskab. Deltagere tilmelder sig på busudbud@midttrafik.dk.

Ved skriftelig henvendelse til Midttrafik angående dette udbud bedes busselskabet oplyse udbudsnummer og udbuddets navn.

Alle henvendelser vedrørende udbuddet skal ske skiftligt til busudbud@midttrafik.dk med kopi til tdm@midttrafik.dk.

Spørgsmål der fremsendes senest 9 dage før tilbudsfristens udløb, kan påregnes besvaret senest 6 dage før tilbudsfristens udløb. Spørgsmål, der fremsendes efter denne frist, vil blive besvaret, såfremt det er muligt at besvare dem senest 6 dage inden tilbudsfristens udløb. Fristen fremgår af skemaet "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel".

Alle spørgsmål besvares skriftligt i et rettelsesblad. Det anføres ikke, hvem der har stillet spørgsmålet. Eventuelle ændringer i udbudsmaterialet vil også blive anført i rettelsesblad.

Rettelsesblade bliver ikke offentliggjort på Midttrafiks hjemmeside www.midttrafik.dk. Alle prækvalificerede busselskaber får i stedet automatisk fremsendt rettelsesblade, når disse offentliggøres.

Ved henvendelse til Midttrafik kan busselskabet få fremsendt køreplaner og vognløb elektronisk. Fremsendelse kan ske i Trapeze-format og i Excel-format.

8. Aflevering af tilbud

Tilbuddet sendes til eller afleveres på følgende adresse:

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Fristen for, hvornår tilbuddet senest skal være Midttrafik i hænde, fremgår af skemaet "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel".

Tilbudsfristerne og tidsplanen for forhandlingsforløbet fremgår af "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel". Midttrafik forbeholder sig ret til at ændre på fristerne i tidsplanen. Tidsplanen skal derfor betragtes som vejledende.

Det indkomne tilbudsmateriale med tilhørende bilag er Midttrafiks ejendom og vil ikke blive returneret.

9. Aktindsigt - offentliggørelse

Efter udløbet af tilbudsfristen vil Midttrafik på forespørgsel oplyse, hvem der har indgivet tilbud, hvilken kørsel tilbuddet omfatter, antal kontraktbusser, tilbudspriser og eventuelle forbehold.

Samme oplysninger vil kunne offentliggøres til pressen.

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

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

Efter kontraktindgåelse vil der i henhold til EU's udbudsprocedure blandt andet blive afgivet følgende oplysninger til EU:

- Ordregivers navn og adresse
- Kontraktens art
- Beskrivelse af tjenesteydelsens art
- Udbudsprocedure
- Dato for tildeling
- Navn og adresse på det vindende busselskab
- Kriterier for tildeling af kontrakt

Samme oplysninger vil kunne offentliggøres til pressen.

Derudover vil Midttrafik efter kontraktindgåelsen kunne offentliggøre følgende oplysninger:

- Navn på bydende busselskaber
- Prisen for den indgåede kontrakt

Der gøres opmærksom på, at busselskabet i forbindelse med tilbudsafgivelsen kan markere, hvilke forhold i tilbuddet der betragtes som tekniske hemmeligheder, forretningshemmeligheder og/eller fortrolige aspekter, jf. Forsyningsvirksomhedsdirektivets art. 13. Midttrafik er ikke bundet af busselskabets angivelser i forbindelse med en eventuel begæring om aktindsigt, men angivelserne kan indgå som et element i Midttrafiks vurdering af, om og i hvilket omfang der gives aktindsigt.

10. Tildelingsmodel og procedure for valg af tilbud

Tildelingsmodellen er beskrevet i bilag D.2.

For udbuddet som helhed vil der alene blive vurderet tilbud fra busselskaber, der opfylder udbudsmaterialets konditioner, med vedlæggelse af de krævede bilag og korrekt udformede tilbud.

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

Alle de busselskaber, hvis tilbud opfylder udbudsmaterialets mindstekrav, indkaldes enkeltvis til et første forhandlingsmøde, hvor fordele og ulemper ved det enkelte tilbud vil blive meddelt. Busselskaberne vil herefter blive opfordret til at afgive et justeret tilbud, der vil blive evalueret på baggrund af udbuddets tildelingskriterier.

Der kan - efter behov - blive tale om flere forhandlingsmøder med de enkelte busselskaber. Under denne proces kan der fra Midttrafiks side løbende ske en udskillelse af busselskaber på baggrund af en evaluering af tilbuddene, indtil et endeligt tilbud bliver valgt. Busselskaber, der bliver fravalgt, modtager skriftlig meddelelse, så snart beslutningen om fravalg er truffet.

Midttrafik vil se bort fra urealistiske bud eller bud fra busselskaber, som skønnes ikke at kunne udføre opgaven.

11. Garantistillelse

Midttrafik skal senest 14 dage efter at have givet meddelelse om betinget tildeling af kontrakt have modtaget gyldig garanti. Se nærmere skemaet "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel".

Såfremt en gyldig garanti ikke foreligger i rette tid, vil Midttrafik søge at indgå kontrakt på basis af det efterfølgende "Økonomisk mest fordelagtige tilbud", konditionsræssige tilbud. Det skal i denne forbindelse præciseres, at alle busselskaber er bundet af deres tilbud, indtil vedståelsesfristens udløb.

Se nærmere vedrørende garantistillelse i A-kontraktens § 1, stk. 8-10.

Medfører busselskabets manglende garantistillelse, at kontrakt ikke kan indgås, kan busselskabet blive erstatningsansvarlig for det tab, Midttrafik eventuelt pådrager sig.

De bydende busselskaber opfordres til, inden afgivelse af tilbud, at få afklaret med deres pengeinstitut, hvorvidt der er mulighed for garantistillelse.

12. Vedståelsesfrist

Det fremgår af skemaet "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel", hvor lang tid busselskabet skal vedstå sit tilbud.

Såfremt Midttrafik bringer vedståelsesfristen i anvendelse efter, at busselskabet i første omgang ikke er blevet tildelt kontrakten, vil Midttrafik være indstillet på en forhandling omkring lempelse af kontraktens krav i en afgrænset periode.

13. Indgåelse af kontrakt

Kontrakten udarbejdes i to eksemplarer, der begge underskrives, således at et eksemplar opbevares af Midttrafik og et af busselskabet. Det tilbud, der danner grundlag for kontrakten, optages som bilag.

14. Virksomhedsoverdragelse

Uanset om betingelserne for, at der er sket en virksomhedsoverdragelse i virksomhedsoverdragelseslovens forstand er opfyldt, skal reglerne i Lov nr. 710 af 20. august 2002 om "Lønmodtagernes retsstilling ved virksomhedsoverdragelse og EU-overførselsdirektivet" følges. Det busselskab, der opnår kontrakt og overtager kørslen fra den afdgående kontrakt-haver, vil derfor være stillet som erhverver af en virksomhed i lovens forstand. Dette indebærer, at kontrakt-haveren umiddelbart indtræder i de pligter, som påhvilede tidligere busselskaber i henhold til (1) kollektiv overenskomst og aftale, (2) bestemmelser om løn- og personaleforhold, der er fastsat eller godkendt af offentlig myndighed, eller (3) individuel aftale om løn- og arbejdsforhold, jf. lovens § 2, stk. 1

De nødvendige oplysninger vedrørende det personale, der skal overtages, er angivet i pakkebeskrivelsen. Oplysningerne er givet af det nuværende busselskab og oplyses uden ansvar for Midttrafik. Hvis det efterfølgende viser sig, at disse oplysninger er mangelfulde eller fejlagtige, skal det nye busselskab godtgøre, at dette har en væsentlig økonomisk betydning. Der vil herefter blive foretaget en regulering af prisen i perioden, indtil de pågældende aftaler m.v. vil kunne opsiges med sædvanligt varsel.

Tilbuddet skal beregnes på grundlag af de oplysninger om personaleforhold m.v., som fremgår af de enkelte pakker og rettelsesblade.

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

15. Overtagelse af hidtil anvendte busser

Ved driftsstart overtages de busser, som er anført i pakkebeskrivelsen. Busrapporter for hver enkelt bus findes også i pakkebeskrivelsen. Overtagelsen af de anførte busser sker efter bestemmelserne i den gældende kontrakt – se tillige bilag i pakkebeskrivelsen.

Det nye busselskab er forpligtet til at overtage de anførte busser. Der kan ikke tages forbehold for overtagelse af busser eller overtagelsespriser.

Overtagelsespriserne gælder for busser af "gennemsnitlig vedligeholdelsesstandard". Eventuelle tillæg eller fradrag for faktisk vedligeholdelsesstandard fastsættes ved forhandling eller ved syn og skøn. Bestemmelserne herfor forefindes i pakkebeskrivelsen. Resultatet heraf er forpligtende for såvel det nuværende som det nye busselskab.

Midttrafik accepterer en dispensation, således overtagne busser kan benyttes i op til 4 måneder efter kontraktstart. Bemærk at busselskabet selv betaler for diesel i denne periode, og bod-bonus-modellen således heller ikke er gældende. Omkostninger forbundet med eventuel flytning af billetteringsudstyr påhviler busselskabet. Gasbusser skal indsættes senest 1. november 2014.

16. Krav til busser

Se krav til busser i Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel, kontraktens §§ 14, 15 og 16 samt bilag 9.

Midttrafik tillader mindre afvigelser i kravene til busserne fastsat i "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel" samt fra bilag 9, jf. kontraktens § 15, stk. 2. Alle tilbudsgivere skal oplyse om eventuelle afgivelser nederst på busoplysningsskemaerne, bilag E ved afgivelse af tilbud.

Samtidig vil der i tildelingsmodellen, bilag D.2, i underkriteriet "Buskvalitet", vægtes, at busmateriellet i videst muligt omfang opfylder Midttrafiks krav til busser, fastsat i "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel" og i bilag 9.

17. Overdragelse af busser ved kontraktens udløb

Se nærmere i beskrivelsen af tildelingsmodellen i bilag D.2.

18. Kørsel med ikke-kontraktbusser

Kørsel med ikke-kontraktbusser betales efter særskilt aftale, jf. A-kontraktens bilag 8.

19. Køreplanændringer og reduktion i den udbudte kørsel

Køreplanerne i bilagsbindet er ikke endelige køreplaner. Det betyder, at der kan ske ændringer i køreplanerne, inden kontrakten træder i kraft.

Tilbuddet skal baseres på køreplanerne i udbudsmaterialet, inkl. eventuelle ændringer heraf. Ændringer i forhold hertil i de endelige køreplaner vil udløse regulering efter kontraktens bestemmelser.

Køreplanerne i udbudsmaterialet, inkl. eventuelle ændringer heraf, vil også være udgangspunktet for beregningen af ændringer i kørselsomfanget.

20. Oplysninger om vejforhold og andre forhold på ruterne

Oplysningerne er i pakkebeskrivelsen, og er afgivet af det nuværende busselskab, på baggrund af det nuværende rutenet. De skal være med til at sikre, at der tages hensyn til chaufførernes sikkerhed og sundhed, jf. arbejdsmiljølovens § 33 a.

Bilag A – Tilbudsblanket

| | | |
|---|--------------------------|------------------------------|
| 1. Byder | | |
| Firmanavn: _____ | Kontaktperson: _____ | |
| Postadresse: _____ | E-mail: _____ | |
| Ansvarlig leder: _____ | Telefon: _____ | |
| 2. Tilbuddet omfatter | | |
| Kontraktløbetid | 8 | år |
| Køreplantimer pr. år | 23.600 | timer |
| Antal kontraktbusser | 10 | busser |
| 3. Tilbudspris (ekskl. eventuelle forbehold) | | |
| Betaling til dækning af chaufføromk. § 19.2 | _____ | kr. pr køreplantime |
| Betaling til dækning af variable omk. § 19.3 | _____ | kr. pr køreplantime |
| Betaling til dækning af busafhængige omk. § 19.4 | _____ | kr. pr. bus pr. måned |
| Gennemsnitlig timepris | 0,00 | kr. |
| Samlet pris pr. år | 0,00 | kr. |
| Det er byders ansvar, at den samlede pris er korrekt. | | |
| 4. Forventet bod/bonus i kalenderåret 2015 | | |
| Årlig bod/bonus for lavt busforbrug, jf. § 19, stk. 1 | _____ | kr. pr. år |
| Forventes årlig bod, markeres dette med minustegn (-) foran det angivne beløb. | | |
| 5. Busovertagelse | | |
| Busovertagelse af kontraktbusser ved kontraktudløb | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> Nej |
| Hvis der ikke er markeret, vil Midttrafik opfatte det som nej. | | |
| 6. Eventuelle forbehold (herunder evt. udelukkelse heraf) | | |
| | | |
| 7. Bilag | | |
| Virksomhedsbeskrivelse - bilag D.1-3: (skal vedlægges) | _____ | (sæt kryds) |
| Busoplysningseskemaer - bilag E | _____ | (sæt kryds) |
| USB-nøgle med tilbudsmateriale i elektronisk format | _____ | (sæt kryds) |
| Anfør hvilke yderligere bilag der er vedlagt | _____ | |
| - | _____ | |
| - | _____ | |
| - | _____ | |
| - | _____ | |
| - | _____ | |
| 8. Underskrift | | |
| Undertegnede er indforstået med, at kørslen udføres på de vilkår, der fremgår af kontrakten om buskørsel jvf. kontraktens § 1 stk. 1. | | |
| Tilbuddet sendes/afleveres til: Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg | | |
| Tilbudsfrist: Se nøgleoplysninger om den udbudte kørsel. | | |
| _____ | | _____ |
| Dato | | Underskrift |

Bilag D.1 – Beskrivelse af tilbudt kvalitet

Driftskvalitet (bilag D.1.1)

- 1.1.1. Beskrivelse af, hvordan busselskabet sikrer stabil drift i hele kontraktperioden, herunder dokumentation for stabil drift i andre kontrakter om udførelse af buskørsel.
- 1.1.2. Oplysning om antal reservebusser, og beskrivelse af beredskab ved nedbrud af bus.
- 1.1.3. Beskrivelse af hvordan busselskabet sikrer miljørigtig og kundevenlig kørsel.
- 1.1.4. Beskrivelse af, hvordan driftsovervågningen vil blive varetaget, såvel inden for normal kontortid som uden for. Der ønskes blandt andet en beskrivelse af, hvordan chaufførfremmøde uden for normal kontortid overvåges. Det ønskes endvidere angivet, hvordan Midttrafik kan komme i kontakt med busselskabet eller en repræsentant for denne i hele driftsperioden.
- 1.1.5. Beskrivelsen af hvordan busselskabet organiserer den løbende kontakt med Midttrafik omkring den daglige drift, herunder indberetning af hændelser, som busselskabet er pligtig at indberette til Midttrafik.
- 1.1.6. Beskrivelse af hvordan kommunikationen mellem driftsledelse og chaufførerne i busserne vil foregå, både i og uden for kontortiden.
- 1.1.7. Oplysninger om busselskabets uniformsprogram.
- 1.1.8. Beskrivelse af eventuelle særlige tiltag til sikring af stabil drift.

Buskvalitet (bilag D.1.2)

- 1.2.1. Oplysning om vedligeholdelses- og rengøringsprogram for busparken.
- 1.2.2. Oplysning om antal af reservebusser, der kører på gas.
- 1.2.3. Beskrivelse af gode forslag eller udstyr, der forøger buskvaliteten.

Arbejds miljø (bilag D.1.3)

- 1.3.1. Beskrivelse af virksomhedens planer og løbende opfølgning for at sikre et godt arbejdsmiljø for medarbejderne.

- 1.3.2. Beskrivelse af personalegennemstrømningen i virksomheden.
- 1.3.3. Oplysninger om arbejdsmiljøforhold, herunder om virksomheden er certificeret i henhold til arbejdsmiljølovgivningen, samt hvilken klassificering virksomheden har opnået i forbindelse med Arbejdstilsynets tilsyn.
- 1.3.4. Beskrivelse af virksomhedens forebyggende indsats i forbindelse med vold og trusler.
- 1.3.5. Beskrivelse af kriseberedskab i forbindelse med trussels- og voldsepisoder.
- 1.3.6. Beskrivelse af hvordan nye chauffører oplæres.
- 1.3.7. Beskrivelse af hvordan busselskabet sikrer løbende og opkvalificerende efteruddannelse af personale.
- 1.3.8. Beskrivelse af eventuelle særlige tiltag til fremme af godt arbejdsmiljø.

Bilag D.2 - Tildelingsmodel

Midttrafik vil i 36. udbud foretage tildeling af kontrakt efter tildelingskriteriet "Det økonomisk mest fordelagtige tilbud".

Følgende underkriterier indgår med de anførte vægte:

- Tilbudspris 85 %
- Driftskvalitet 7 %
- Buskvalitet 5 %
- Arbejdsmiljø 1 %
- Busovertagelse ved kontraktudløb 2 %

Sammen med tilbuddet skal busselskabet aflevere en beskrivelse af den tilbudte kvalitet, henholdsvis driftsstabilitet (bilag D.1.1), buskvalitet (bilag D.1.2) og arbejdsmiljø (bilag D.1.3). Beskrivelserne vil blive anvendt i forbindelse med Midttrafiks vurdering af de enkelte underkriterier i tildelingsmodellen.

Beskrivelserne er forpligtende for busselskabet, og den tilbudte driftsstabilitet, buskvalitet og arbejdsmiljø vil således indgå som kontraktkrav i kontraktperioden.

Principper for pointgivning

Der kan gives point på en skala fra 0 til 10 point.

- 0 point tildeles det tilbud, som ganske vist er konditionsmæssigt, men som kun lige nøjagtigt opfylder det af Midttrafik specificerede mindsteniveau for kvalitative og kvantitative egenskaber i opfyldelsen af kørslen.
- 10 point tildeles det tilbud, der tilbyder Midttrafik det bedst tænkelige niveau ud over det af Midttrafik specificerede mindsteniveau for kvalitative og kvantitative egenskaber.
- Øvrige tilbud tildeles point forholdsmæssigt imellem disse yderpunkter.

Ved sammenvæjningen af karaktererne for de enkelte forhold vil Midttrafik opgøre karaktererne for de nævnte underkriterier med to decimaler.

Ved karaktergivning vil Midttrafik lægge vægt på, om oplysningerne i bilag D.1.1, D.1.2 og D.1.3 af hhv. driftsstabilitet, buskvalitet og arbejdsmiljø er formuleret i generelle og uforpligtende vendinger eller som forpligtende løfter overfor Midttrafik. Fotos, plantegninger, udfyldte busoplysningsskemaer (bilag E⁵), certifikater med mere vil blive betragtet som forpligtende løfter. Generelle og uforpligtende vendinger vil, ligesom manglende oplysninger, medføre karakteren 0 for det pågældende underkriterium.

For underkriterierne driftskvalitet, buskvalitet og arbejdsmiljø er delkriterierne oplistet i prioriteret rækkefølge.

⁵ Se endvidere § 14 for krav til indsendelse af busoplysninger til Midttrafik

Et eksempel på karaktergivningen er illustreret i følgende regneeksempel, hvor Busselskab 2 tildeles kontrakten:

| Underkriterier | Vægtning | Busselskab 1 | | Busselskab 2 | | Busselskab 3 | |
|--------------------|----------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|
| | | Point | Pris i kr. | Point | Pris i kr. | Point | Pris i kr. |
| Pris | 85 % | 8,84 | 11.021.000 | 9,58 | 10.298.000 | 10,00 | 9.879.000 |
| Driftskvalitet | 7 % | 8,50 | | 7,00 | | 5,10 | |
| Buskvalitet | 5 % | 9,10 | | 6,30 | | 5,70 | |
| Arbejds miljø | 1 % | 9,40 | | 6,00 | | 5,00 | |
| Busovertagelse | 2 % | 10,00 | | 10,00 | | 0,00 | |
| Total point | | 8,86 | | 9,20 | | 9,19 | |

| | | | |
|------------------|----------|----------|----------|
| Rangering | 3 | 1 | 2 |
|------------------|----------|----------|----------|

Nedenfor er nærmere beskrevet, hvad Midttrafik vil lægge vægt på ved sin bedømmelse af de enkelte underkriterier.

Tilbudspris 85 %

Den samlede tilbudspris beregnes pr. år på den måde, som det automatisk sker på tilbudsblanketten, bilag A. Ved vurderingen af prisen anvendes en skala fra 0-10 point.

- Laveste afgivne konditions mæssige tilbud får: 10 point
- Et tilbud, der er dobbelt så dyrt som det laveste afgivne tilbud får: 0 point
- Øvrige tilbud får mellem 0 og 10 point i forhold til ovenstående to yderpunkter
- Et tilbud, der er mere end dobbelt så dyrt som det billigste tilbud, vil blive vurderet som ikke konditions mæssigt, og tilbuddet udgår således af evalueringen

Driftskvalitet 7 %

Ved vurderingen af dette underkriterium vil Midttrafik lægge vægt på de beskrivelser, busselskabet har afgivet i bilag D.1.1.

Midttrafik lægger vægt på:

- at busselskabet kan sandsynliggøre stabil drift (få udgåede ture, høj rettidighed ved turs start og slut samt udkørselskontrol og chaufførfremmøde også ved nedbrud og sygdom) i hele kontraktperioden. Punktet kan blandt andet sandsynliggøres, hvis busselskabet kan dokumentere stabil drift i andre kontrakter om udførelse af buskørsel
- at busselskabet har et tilstrækkeligt antal reservebusser og beredskab ved nedbrud af bus
- at busselskabet har et program for, hvorledes der sikres miljørigtigt og kundevenligt kørsel
- at busselskabet har en god driftsovervågning

- hvordan busselskabet organiserer den løbende kontakt med Midttrafik omkring den daglige drift, herunder indberetning af hændelser, som busselskabet er pligtig at indberette til Midttrafik
- en god kommunikation med chaufførerne også uden for normal kontoråbningstid
- busselskabets uniformsprogram

Såfremt busselskaberne derudover fremkommer med oplysninger, tiltag eller beskrivelser, der sikrer stabil drift, vil dette også blive tillagt vægt ved Midttrafiks vurdering af underkriteriet buskvalitet. Forslagene ønskes beskrevet i beskrivelsen, bilag D.1.1.

Buskvalitet 5 %

Ved vurderingen af dette underkriterium vil Midttrafik lægge vægt på de beskrivelser, busselskabet har afgivet i bilag D.1.2. Beskrivelserne skal så suppleres med dokumentation i form af fotos, plantegninger eller lignende samt udfyldte busoplysningsskemaer (bilag E).

Midttrafik vil lægge vægt på:

- at busmateriellet i videst muligt omfang opfylder Midttrafiks krav til busser, fastsat i "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel" og i bilag 9. Alle tilbudsgivere skal oplyse om eventuelle afvigelser nederst på busoplysningsskemaerne, bilag E ved afgivelsen af tilbud
- at busmateriellet kræver et minimum af vedligeholdelse, og generelt er af høj standard, hvorfor nyere materiel vil blive vurderet bedst. Oplysningerne angives i bilag E
- procedurer for vedligeholdelse, rengøring og sikring af, at materiellet til stadighed er i god og vedligeholdt stand i hele kontraktperioden
- at reservemateriel kører på gas
- at der bydes med busser med lavere støjniveau end fastsat i bilag 9.2. Bussernes støjniveau skal oplyses på busoplysningsskemaerne, bilag E
- bussernes samlede kapacitet, antal siddepladser og antal retvendte siddepladser - der lægges vægt på, at der tilbydes busser, der har højere kapacitet, større antal siddepladser og større antal retvendte siddepladser end kravene angivet i bilag 9.1. Oplysninger om bussernes kapacitet angives i bilag E

Såfremt busselskaberne derudover fremkommer med gode forslag til anden indretning af eller andet udstyr i busserne, der vurderes som relevante i forhold til Midttrafik behov, vil dette også blive tillagt vægt ved Midttrafiks vurdering af underkriteriet buskvalitet. Forslagene ønskes beskrevet i beskrivelsen, bilag D.1.2.

Arbejds miljø 1 %:

Ved vurderingen af dette underkriterium vil Midttrafik lægge vægt på de beskrivelser, busselskabet har afgivet i bilag D.1.3. Beskrivelserne skal suppleres med dokumentation i form af certifikater, officielle beviser eller anden relevant dokumentation.

Midttrafik vil lægge vægt på:

- at der er fokus på medarbejdernes trivsel, velvære og sundhed, som et godt miljø
- en lav personalegennemstrømning
- certificering i henhold til arbejdsmiljølovgivningen og en høj klassificering i forbindelse med Arbejdstilsynets besøg
- at busselskabet har et godt kriseberedskab i forbindelse med vold og trusler overfor personalet, og at der gøres en forebyggende indsats på området
- en god oplæring af nye medarbejdere og et godt efteruddannelsesprogram, herunder bindende tilsagn om efteruddannelse af chauffører og andet personale

Såfremt busselskaberne derudover fremkommer med oplysninger, tiltag eller beskrivelser, der fremmer et godt arbejdsmiljø, der vurderes som relevante i forhold til Midttrafik behov, vil dette også blive tillagt vægt ved Midttrafiks vurdering af underkriteriet buskvalitet. Forslagene ønskes beskrevet i beskrivelsen, bilag D.1.3.

Busovertagelse ved kontraktudløb 2 %

Busselskabet skal overfor Midttrafik tilkendegive, hvorvidt det ønsker busovertagelse af kontraktbusser ved kontraktens udløb. Bemærk, at der ikke kan kræves busovertagelse for reservebusser. Midttrafik vægter det højest, hvis busselskabet ikke ønsker busovertagelse af kontraktbusser ved kontraktens udløb. Dette anføres på tilbudsblanketten, bilag A⁶.

- Uden busovertagelse: 10 point
- Med busovertagelse: 0 point

⁶ Betingelser for busovertagelse fremgår af bilag 13

Bilag E - Busoplysningskema**Busselskab:**

| | |
|--------------------|--|
| Busselskabets navn | |
| Telefon | |
| Mail | |

Udbud:

| | |
|-----------------------|--|
| Midttrafiks udbud nr. | |
| Pakke nr. | |
| Kontraktform | |

Oplysninger om indsat bus:

| | |
|--|--|
| Busselskabets bus nr. | |
| 1. indregistrerings dato (DD-MM-ÅÅ) | |
| Indregistreringsnummer (XX 12345) | |
| Indsat i kontrakt dato (DD-MM-ÅÅ) | |
| Motorfabrikat, model og årgang | |
| Chassisfabrikat | |
| Buslængde i meter. (f.eks. 12,0) | |
| Bustype (Laventré/Lavgulv/Højgulv) | |
| Antal døre (For-Midt-Bag) | |
| Antal siddepladser (eksklusiv klapsæder) | |
| Antal klapsæder | |
| Fremadvendte siddepladser | |
| Antal ståpladser | |
| Passagerpladser i alt (sidde+ståpladser) | |
| Busfarve udvendig (Gul/Blå/X-bus blå/Andet) | |
| Brændstof (f.eks. diesel, biodiesel, biogas, osv.) | |
| EURO-norm (f.eks. 4,5, EEV, osv.) | |

Oplysninger om bussens miljøpåvirkninger:**Brændstofforbrug (målt efter SORT principperne)**

| | |
|--|--|
| SORT cyklus 1 (km/l) | |
| SORT cyklus 2 (km/l) | |
| SORT cyklus 3 (km/l) | |
| Aktuelt SORT gruppe (1/2/3) | |
| Kun brugte busser: Erfaret/forventet forbrug | |

| | |
|---|--|
| Omregnet CO2 udslip - kun diesel drift (g/km) | |
|---|--|

Emissionsreducerende udstyr

| | |
|---------------------------------------|--|
| Eftermoneret partikelfilter (ja/nej) | |
| Eftermoneret SCR katalysator (ja/nej) | |

| | |
|---------------------------|-------------|
| Rute tilknytning | Rute nummer |
| Kører fortrinsvis på rute | |
| Evt. andre ruter | |

| | |
|------------------|--|
| Indvendigt dB(L) | |
| Udvendigt dB(A) | |

| | |
|----------------------------------|--|
| Elektronisk positionering | |
| Kontraktbil eller reservebus (R) | |

Andre oplysninger vedr. bussens udstyr
(f.eks. klimaanlæg, videoovervågning, infotainment, alternativt drivstreg, m.v.)

Busforskrifter:

| | |
|---|--------|
| Opfylder bussen kontraktens forskrifter: | Ja/Nej |
| Hvis bussen ikke opfylder kontraktens busforskrifter skal afvigelserne anføres her: | |
| | |

Oplysninger om den bus, der samtidigt udgår af kontrakten:

| | |
|-------------------------------------|--|
| Busselskabets bus nr. | |
| 1. indregistrerings dato (DD-MM-ÅÅ) | |
| Indregistreringsnummer | |

Bemærkninger:

| |
|--|
| |
|--|

Bilag F – Garantierklæring**Garantidebitor (busselskab):**

Garantikreditor:Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg**Garantikontonummer:** _____

Arbejde: Udførelse af kontraktkørsel i perioden _____

Kontraktdato: _____

Garantien vedrører Midttrafiks Udbudsnr.: _____ Pakkenr.: _____

På foranledning af garantidebitor holder _____ (*pengeinstitut*) til rådighed for Midttrafik et beløb af _____

Dkr.: _____ Skriver: _____

der skal tjene som sikkerhed for Midttrafik i tilfælde af, at busselskabet misligholder sine forpligtelser i henhold til den indgåede kontrakt.

Sikkerheden tjener til fyldestgørelse af alle krav, som Midttrafik måtte have i anledning af aftaleforholdet.

Sikkerhedsstillelsen ophører 3 måneder efter kontraktens udløb, medmindre Midttrafik forinden skriftligt meddeler busselskabet, at der vil blive rejst krav mod sikkerhedsstillelsen. I så fald ophører sikkerhedsstillelsen, når misligholdelsen er afhjulpet.

Midttrafik kan uden indvirkning på garantiforpligtelsen give busselskabet udsættelse eller lempelser med hensyn til opfyldelsen af busselskabets forpligtelser.

Garantien skal på anfordring fra Midttrafik frigives til Midttrafik, uden at Midttrafik har dokumenteret sin ret ved forlig, endelig domstolsafgørelse eller en voldgiftskendelse. Udbetaling af garantien sker til Midttrafik på anfordring senest 5 arbejdsdage efter en skriftlig anfordring er modtaget.

Ved underskrivelse af denne garanti forpligter banken sig til, at anse dette kontraktforhold for omfattet af reglerne i virksomhedsoverdragelsesloven, uanset om betingelserne for en virksomhedsoverdragelse i lovens forstand er opfyldt.

Garantien er med maskinstempling eller 2 underskrifter gyldig jf. ovenstående. Ved garantiens bortfald skal denne garantierklæring returneres til (*pengeinstitut*).

Pengeinstituttets underskrift og stempel: _____

Hvis dette garantiforhold er stempelpligtigt, er regarantien stemplet.

A-kontrakt

Nøgleoplysninger om kontrakten

Her indsættes nøgleoplysninger om kontrakten

(i det følgende kaldet busselskabet) og

Midttrafik indgår følgende aftale om rutebilkørsel:

1. Generelt

- § 1. Kontraktgrundlaget består af de tre nedenfor nævnte dele og er prioriteret på følgende måde:
- Kontrakten med bilag
 - Det øvrige udbudsmateriale, herunder eventuelle rettelsesblade
 - Det vindende busselskabs tilbud med tilhørende bilag
- Stk. 2 Kontrakten kan indgås med en enkeltperson, et selskab eller en anden juridisk person.
- Stk. 3 Kontrakten underskrives i en enkeltmandsejet virksomhed af ejeren, der samtidig er den ansvarlige leder af virksomheden. Ved kontraktindgåelse med et interessentskab underskrives kontrakten af samtlige interessenter. Midttrafik skal have en kopi af en eventuel interessentskabskontrakt. Ved kontraktindgåelse med et aktie- eller anpartsselskab skal kontrakten underskrives af en person, der er tegningsberettiget for selskabet. Tegningsretten skal dokumenteres.
- Stk. 4 For aktie- og anpartsselskaber skal Midttrafik i forbindelse med kontraktindgåelsen have oplysning om ejerforholdet. Ændringer i ejerforholdet i aktie- eller anpartsselskaber i løbet af kontraktperioden skal meddeles skriftligt til Midttrafik. Aktie-/anpartsbesiddelse på under 10 % af aktie-/anpartskapitalen skal dog ikke oplyses, medmindre en sådan aktiepost giver adgang til bestemmende indflydelse i selskabet. Selskaberne skal på eget initiativ indsende regnskaber senest 14 dage efter regnskaberne underskrivelse med en detaljeringsgrad og informationsværdi svarende til kravet i aktieselskabsloven.
- Stk. 5 Hvis der i aktie- eller anpartsselskaber sker ændringer i ejerforholdet til bestemmende andele af kapitalen, er Midttrafik berettiget til at opsiges kontrakten med 3 måneders varsel, hvis vægtige grunde taler herfor. Opsigelsen skal i givet fald ske senest en måned efter, at Midttrafik har modtaget meddelelse om ændringen i ejerforholdet. Busselskabet kan klage over afgørelsen, jf. § 29. Stk. 3.

- Stk. 6 Busselskabet udpeger en kontaktperson, der med bindende virkning for busselskabet kan indgå alle aftaler vedrørende den løbende opfyldelse af kontrakten. Den udpegede kontaktperson skal have hjemsted eller bopæl i Danmark. Kontaktpersonen skal kunne skrive og tale dansk, da al kommunikation med Midttrafik foregår på dansk.
- Stk. 7 Busselskabet skal oplyse om eventuelle underentreprenører og om omfanget af deres kørsel. Antagelse eller udskiftning af underentreprenør samt væsentlige ændringer i omfanget af underentreprenørers kørsel skal godkendes af Midttrafik. Busselskabet er eneansvarlig over for Midttrafik og har det fulde ansvar for den kørsel, der udføres af underentreprenører. Herunder at underentreprenører er i besiddelse af de krævede tilladelser til udførelse af buskørsel efter busloven.
- Stk. 8 Til sikkerhed for busselskabets opfyldelse af kontrakten stilles en anfordringsgaranti på 100.000 kr. pr. kontraktbus. Garantien skal stilles gennem et anerkendt pengeinstitut/kautionsforsikringselskab og indestå indtil tre måneder efter kontraktens udløb, medmindre der forinden er rejst krav mod garantien. Garantien skal på anfordring fra Midttrafik frigives, uden at Midttrafik kan dokumentere sin ret ved forlig, endelig domstolsafgørelse eller voldgiftskendelse.
- Stk. 9 Forlænges kontrakten, jf. § 25. Stk. 2, er busselskabet forpligtet til uopfordret at stille en ny garanti i hele forlængelsesperioden. Busselskabet er forpligtet til at sende den nye, originale garanti til Midttrafik. Midttrafik kan, indtil den nye garanti modtages, tilbageholde betaling vedrørende den til garantien hørende kontrakt.
- Stk. 10 Den i bilag F i udbudsvilkårene fortrykte Garantierklæring er en skabelon. Vælger busselskabet ikke at anvende Midttrafiks skabelon i forbindelse med sikkerhedsstillelse, skal Midttrafik have samme retsstilling som efter den i bilag F fortrykte skabelon.
- § 2. Busselskabet leder og driver selvstændigt sin virksomhed. Ethvert personaleanliggende afgøres af busselskabet.
- Stk. 2 Busselskabet er forpligtet til at følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, jf. buslovens § 18, stk. 3. Busselskabet skal på Midttrafiks opfordring redegøre for arbejdsmiljøet i virksomheden.

Stk. 3 Busselskabet er i hele kontraktperioden forpligtet til at have en beredskabsplan. Busselskabet skal på Midttrafiks opfordring præsentere selskabets beredskabsplan for Midttrafik.

2. Køreplanlægning

§ 3. Midttrafik fastlægger linjeføring og køreplan.

Stk. 2 Midttrafik fastlægger de vognløbsplaner, der anvendes som grundlag for beregningen af kontraktbetalingen. Midttrafik fastlægger, hvilke vognløb de enkelte bustyper skal benyttes på.

Stk. 3 Påtænkte ændringer af linjeføring, køreplan og vognløb drøftes mellem Midttrafik og busselskabet, inden Midttrafik træffer beslutning herom. Ca. 7 måneder før køreplansskifte orienterer Midttrafik skriftligt busselskabet om de køreplanprojekter/ændringer, der foreligger på det pågældende tidspunkt, for de ruter, busselskabet er ansvarlig for, og der aftales et køreplanmøde. Forud for køreplanmødet meddeler busselskabet Midttrafik eventuelle forslag til køreplanændringer eller emner, der ønskes drøftet med Midttrafik. Afhængig af omfanget og karakteren af køreplanprojekter aftales det videre samarbejde om gennemførelse af projekterne på køreplanmødet. Såfremt der herefter fremkommer nye køreplanprojekter, orienteres busselskabet hurtigst muligt. Midttrafik står til rådighed for dialogmøder med chaufførerne om køreplanlægningen.

Busselskabets skal deltage aktivt i dette samarbejde og via prøvekørsler og drift medvirke til at sikre, at tiderne kan overholdes. Busselskabet skal sikre, at forslag og kommentarer fra kunder kommer videre til Midttrafik. Busselskabet skal ligeledes sikre, at chaufførernes synspunkter indgår i busselskabets forslag til ændringer. Den endelige køreplan sendes sædvanligvis senest tre måneder inden ikrafttræden til busselskabet. Hvis væsentlige ændringer gennemføres med kortere varsel end tre måneder, drøftes konsekvenserne heraf mellem parterne.

Stk. 4 Busselskabet er forpligtet til af egen drift at give Midttrafik oplysninger om samtlige forhold, der kan hindre, forstyrre eller true busselskabets opfyldelse af den indgåede kørselskontrakt. Busselskabet har pligt til at orientere Midttrafik om forhold, der kan have eller vil få betydning for valg af ruteføring og/eller køreplanlægning. Midttrafik har pligt til tidligst muligt at orientere busselskabet om ændringer for dennes arbejdstilrettelæggelse.

Stk. 5 Busselskabet udskifter køreplantavler uden ekstra betaling. Opgaven er nærmere beskrevet i skemaet "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel".

Stk. 6 Busselskabet skal sikre, at fejl og mangler ved køreplantavler og stoppestandsstandere og læhuse straks indberettes til Midttrafik.

3. Reduktion i kørselsomfang

§ 4. Det antal køreplantimer pr. køreplanår, der er omfattet af kontrakten, er opgjort ud fra udbudsmaterialet, inkl. eventuelle rettelsesblade. Antallet fremgår af "Nøgleoplysninger om kontrakten". Køreplantimer opgøres som angivet i bilag 6. Midttrafik kan i hele kontraktperioden ændre antallet af køreplantimer både opad og nedad med bibeholdelse af de kontraktlige enhedssatser. Ved større reduktioner betaler Midttrafik dog en godtgørelse som anført i stykkerne 2 - 7.

Køreplantimetallet kan dog kun øges til over 20 % mere end anført i "Nøgleoplysninger om kontrakten" efter aftale med busselskabet. Ved beregningerne benyttes samme køreplanperiodelængde som oprindeligt, normalt 52 uger.

Stk. 2 Midttrafik betaler en godtgørelse til busselskabet, såfremt køreplantimetallet i kontraktperioden reduceres med mere end 20 % i forhold til det i "Nøgleoplysninger om kontrakten" anførte, eller såfremt antallet af køreplantimer i en køreplanperiode reduceres med mere end 7½ % i forhold til køreplantimetallet før reduktionen. Godtgørelsen for reduktion i køreplantimetallet beregnes som anført i Stk. 3 og Stk. 4.

Stk. 3 Det antal køreplantimer, der ydes godtgørelse for efter 20 % reglen, beregnes som det antal timer, reduktionen i kontraktperioden udgør ud over 20 % af det oprindelige køreplantimetaltal. Såfremt der tidligere i kontraktperioden er ydet godtgørelse efter 20 % reglen, reduceres det timetal, der nu ydes godtgørelse for, med det antal timer, der tidligere er ydet godtgørelse for. Det antal køreplantimer, der ydes godtgørelse for efter 7½ % reglen, beregnes som det antal timer, reduktionen udgør ud over 7½ % i forhold antallet før reduktionen. Ved reduktioner i 1. køreplanår dog i forhold til det i "Nøgleoplysninger om kontrakten" anførte timetal. Der ydes alene godtgørelse for det største af de således beregnede to tal efter 20 % reglen eller 7½ % reglen.

Stk. 4 For hver af de timer, det jf. Stk. 3 er beregnet, at der skal ydes godtgørelse for, ydes en godtgørelse på 60 % af den på reduktionstidspunktet gældende bustimeenhedssats (§ 19. Stk. 3). Godtgørelsen ydes for kontraktens restperiode, dog maksimalt for et år.

Stk. 5 Antallet af kontraktbusser reguleres, såfremt kørslen kan udføres med færre eller nødvendiggør indsættelse af flere busser, jf. § 14. Stk. 2. Midttrafik kan uden godtgørelse reducere antallet af kontraktbusser således:

- 1 - 4 kontraktbusser i udbuddet: Ingen reduktion.
- 5 - 9 kontraktbusser i udbuddet: Reduktion med 1 busser.
- 10 - 14 kontraktbusser i udbuddet: Reduktion med 2 busser.

Og analogt ved flere kontraktbusser.

Midttrafik yder godtgørelse for det antal kontraktbusser, der reduceres med herudover.

Godtgørelsen for reduktion i antal kontraktbusser beregnes som anført i Stk. 6.

Stk. 6 For de busser, der jf. Stk. 5 skal ydes godtgørelse for, yder Midttrafik en godtgørelse på 50 % af den for de pågældende busser gældende enhedssats på reduktionstidspunktet, jf. § 19. Stk. 4. Godtgørelsen ydes for kontraktens restperiode, dog maksimalt for 12 måneder.

Stk. 7 Midttrafik beregner godtgørelsen ved påkrav fra busselskabet. Midttrafik udbetaler godtgørelsen som et engangsbetrag senest 2 måneder efter, at busselskabet har rejst krav om godtgørelse. Busselskabet kan herudover ikke rejse noget krav.

4. Kørselens udførelse, kundebetjening

§ 5. Busselskabet er ansvarligt for kørselens planmæssige gennemførelse, medmindre denne hindres af vejrforholdene eller andre udefra kommende begivenheder, som busselskabet ikke kan afværge eller afhjælpe, og som har en ekstraordinær karakter (force majeure).

Stk. 2 Ved driftsstop, sygdom eller lignende skal busselskabet indsætte reserve-materiel af samme standard, reservechauffører eller selv træffe aftale med anden trafikudøver om kørselens gennemførelse, jf. dog stk. 1.

Busselskabet er forpligtet til hurtigst muligt at underrette Midttrafik og BUS-INFO om indstilling henholdsvis genoptagelse af kørslen. Busselskabet skal blandt andet indberette udgåede ture, forsinkelser og forbikørsler. Reglerne for indberetning er nærmere beskrevet i bilag 10.

Stk. 3 Busselskabet skal sikre, at køreplanlagte korrespondancer overholdes i overensstemmelse med de retningslinjer, der løbende fastsættes af Midttrafik.

- Stk. 4 Busselskabet skal sikre, at der inden for de begrænsninger, køreplanerne giver, afsættes tilstrækkelig tid til billettering og betjening af passagerer. Ved afgang fra endestation skal bussen være til stede og åben for publikum mindst 5 minutter før planmæssig afgangstid, medmindre kort ophold efter forudgående tur eller overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelser hindrer dette.
- Stk. 5 Annoncering af stoppesteder skal ske efter de retningslinjer, der løbende fastlægges af Midttrafik.
- § 6. Busselskabet udfører kørslen i nært samarbejde med Midttrafik, Midttrafiks samarbejdspartnere og andre virksomheder, der udfører kørsel for Midttrafik. Midttrafik skal i hele driftstiden kunne komme i kontakt med busselskabet eller en repræsentant for denne. Midttrafik skal have mulighed for at kommunikere med busselskabet via e-mail og internet.
- Stk. 2 Ansvar for aftaler om rutebilstationer påhviler Midttrafik. Busselskabet har ansvaret for busanlæg, opstillingspladser og personalefaciliteter. Det gælder også chaufførlokaler på rutebilstationer, hvor busselskabet må aftale vilkårene med ejeren af bygningen.
- Stk. 3 Busselskabet har ansvaret for, at pludseligt opståede kapacitetsproblemer på de afgang, busselskabet udfører kørslen på, klares bedst muligt. Busselskabet skal hurtigst muligt underrette Midttrafik om behov for fast dubleringskørsel. Busselskabet er også forpligtet til at meddele, når behov for fast dubleringskørsel ikke længere er til stede.
- Stk. 4 De anvendte busser skal være rengjorte og vel vedligeholdte. Busserne skal gøres rene ind- og udvendig mindst én gang om dagen. Busserne skal hovedrengøres mindst én gang om året. Busselskabet er forpligtet til at lave og overholde en rengøringsplan.
- Stk. 5 Busselskabet skal sørge for, at busserne ved endestationen (bybustterminalen) efterses for glemte sager og for, at fundne sager indsamles, opbevares og afleveres til politiet i overensstemmelse med Midttrafiks rejsebestemmelser. Kunderne skal kunne henvende sig til busselskabet om glemte sager, spørgsmål vedrørende driften, køreplan- og takstoplysninger m.v. i almindelig kontortid, dvs. minimum i tidsrummet 9-15 på hverdage.
- Stk. 6 Destinationsskiltningen skal være indstillet i overensstemmelse med de retningslinjer, der løbende fastlægges af Midttrafik.
- Stk. 7 For at sikre den mest effektive anvendelse af kontraktbusserne kan Midttrafik i de perioder, hvor de ikke er anvendt ifølge afregningsvognplanerne, forlange,

at busselskabet udfører kørsel på de linjer, som busselskabet betjener, eller på andre linjer eller strækninger, til betalingen efter § 19. Stk. 2 og Stk. 3. Hvis det drejer sig om fast kørsel, der strækker sig over mindst 6 måneder, foretages en korrektion efter § 20.

Stk. 8 Kørsel, der ikke kan indpasses i afregningsvognplanerne, betales efter særskilt aftale (ikke kontraktbusser), jf. bilag 8.

§ 7. Busselskabet er ansvarlig for, at billettering sker korrekt. Chaufførerne skal have rådighed over det nødvendige billetteringsudstyr og til enhver tid have en tilstrækkelig beholdning af billetruller og klippekort-formularer. Chaufføren skal endvidere have kendskab til Midttrafiks takster og takstsystem og være så godt kendt med det kollektive trafiknet, at de er i stand til at vejlede kunderne. Kendskab til takstsystemet omfatter også takstsamarbejdsaftaler, som Midttrafik har indgået med øvrige trafikmyndigheder. Vejledningsmateriale, udarbejdet af Midttrafik til brug for chaufførerne samt relevant materiale, skal være tilgængeligt for og kendt af chaufførerne.

Stk. 2 Busselskabet skal sikre, at alle chauffører kører kundevenligt og miljørigtigt (en glidende og sikker kørsel) efter de anvisninger, der fastsættes af Midttrafik. Busselskabet har pligt til at meddele Midttrafik om problemer, der forhindrer kundevenlig kørsel.

Stk. 3 Chaufførerne, andet personale og busselskabet skal yde en kundevenlig og serviceorienteret betjening. Midttrafik kan præcisere eventuelle krav om hjælp til handicappede. Chaufførerne skal forstå og kunne bruge begrebet konduite.

Stk. 4 Chaufførerne skal senest 8 uger efter ansættelse være iført uniform. Chaufførerne skal i øvrigt være velsoignerede, præsentable og kunne tale, læse og forstå dansk. Chaufførerne skal ligeledes kunne bruge en mikrofon.

Stk. 5 Busselskabet har ansvaret for, at chaufførerne får en grund- og efteruddannelse, der gør dem i stand til at leve op til de krav til arbejdsudførelse og til kundebetjening, der er angivet i stk. 1-4.

Efteruddannelsen af chaufførerne, der udfører kørsel i denne kontrakt, skal i gennemsnit være på mindst 2,5 dag pr. chauffør i hvert kalenderår. Når kontrakten alene omfatter en del af et kalenderår omregnes de 2,5 dage pr. år forholdsmæssigt. Bruger busselskabet mere end 2,5 efteruddannelsesdag pr. chauffør i et kalenderår, kan overskuddet overføres til det kommende kalenderår.

Den uddannelse, der sker ifølge de i bekendtgørelse nr. 177 af 25. februar 2013 stillede krav medregnes ikke i de ovenfor nævnte 2,5 dage.

Kursusgebyret og udgifter til fornyelse af chaufføruddannelsesbeviset i forbindelse med den lovpligtige efteruddannelse, jf. bekendtgørelse nr. 177 af 25. februar 2013, er Midttrafik uvedkommende.

Busselskabet skal sørge for en passende efteruddannelse af det øvrige personale, herunder driftsledelsen.

Busselskabet skal årligt dokumentere uddannelsesforløbet for samtlige medarbejdere. Dokumentation for det forudgående kalenderår indsendes uopfordret til Midttrafik i januar måned.

Retningslinjer for oplæring og efteruddannelse fastsættes løbende af Midttrafik i samarbejde med busselskabet. Busselskabet skal medvirke i forsøg med certificering af chauffører.

Busselskabet forpligter sig til, at alle chauffører på Midttrafiks anmodning skal deltage i Midttrafiks kurser for chauffører. Kursusdagene kan fratrækkes i de krævede 2,5 dag efteruddannelse pr. chauffør pr. år og kan tilsvarende maksimalt udgøre 2,5 dage pr. år.

Stk. 6 Busselskabet og dets personale skal deltage i normale instruktionsmøder om takst- og billetteringssystem, chaufførkurser o.l., der arrangeres af Midttrafik. Chaufførerne skal normalt højst deltage i et møde pr. år. Udgifter hertil dækkes af busselskabet.

Busselskabet og dets chaufførrepræsentant(er) skal normalt deltage i 2-4 kvalitetsudvalgsmøder pr. år. Midttrafik betaler for chaufførernes deltagelse i kvalitetsudvalgsmøder.

Stk. 7 Midttrafik kan kræve, at busselskabet udnytter sine muligheder for at frigøre sig fra en chauffør, hvis denne gentagne gange har givet anledning til berettigede klager.

5. Kvalitetssikring

§ 8. Busselskabet er forpligtet til at deltage i og udvikle Midttrafiks kvalitetssikringssystem. Kvalitetssikringssystemet er nærmere beskrevet i bilag 10. Kvalitetssikringssystemet udvikles løbende. Busselskabet skal medvirke i forsøg med andre bonusmodeller end omtalt i § 19 stk. 11.

Stk. 2 Busselskabet er forpligtet til at udføre de opgaver - f.eks. indhentning og bearbejdning af oplysninger - som er forudsat i kvalitetssikringssystemet,

samt at afgive løbende indberetning om kørslens udførelse efter de retningslinjer, der løbende fastlægges af Midttrafik. Det sker sammen med indberetning til brug for den månedlige afregning, jf. § 23. Stk. 2.

- Stk. 3 Busselskabet er forpligtet til at iværksætte en driftsstyring og -overvågning, der sikrer tilstrækkelig information om den løbende drift og styring af kvaliteten.
- Stk. 4 Hvis der registreres en kvalitetsbrist hos busselskabet, skal busselskabet udarbejde et forslag til afhjælpning af manglen. Hvis der er enighed om forslaget, er busselskabet forpligtet til at føre det ud i livet.
- Stk. 5 Midttrafik er berettiget til at føre kontrol med busselskabets opfyldelse af kontrakten ved inspektion af eller i de anvendte busser, herunder evt. ved brug af mystery shopping. En sådan kontrol fritager ikke busselskabet for ansvaret for, at busserne opfylder de aftalte betingelser, og at kørslen udføres som aftalt.

6. Takst, kontrol og tælling

- § 9. Midttrafik fastlægger takst- og billetteringssystem og øvrige rejsebestemmelser.
- § 10. Busselskabet medvirker til gennemførelsen af de kontrolforanstaltninger, der iværksættes af Midttrafik, herunder passagerkontrol i busserne.
- § 11. Midttrafik kan iværksætte trafiktællinger og -undersøgelser. Busselskabet og dets personale skal medvirke konstruktivt hertil, i op til 10 dage om året pr. rute uden ekstra kontraktbetaling. Nye busser skal være forberedt til installation af automatisk passagertælleudstyr. Midttrafik har ret til at installere tælleudstyr i busserne. Busselskabet er forpligtet til at anvende udstyret efter Midttrafiks anvisning. Midttrafik afholder udgifterne til installation af tælleudstyret.
- § 12. Midttrafik har ret til at installere forskelligt udstyr i busselskabets busser. Det gælder for eksempel billetteringsudstyr, udstyr til registrering af brændstofforbrug, passagertællingsudstyr, udstyr til kommunikation mellem busser og gadesignalanlæg samt andet lignende udstyr. Udstyret leveres og betales af Midttrafik, der også afholder udgifterne, første gang det installeres. Udgifter til flytning af udstyr i forbindelse med udskiftning eller omflytning af en bus afholdes af busselskabet. Den daglige service af udstyret varetages af busselskabet. Reservedele leveres af Midttrafik. Øvrig vedligeholdelse forestås og betales af Midttrafik, medmindre reparation skyldes u hensigtsmæssig brug

af udstyret, hærværk, tyveri, brand m.v. Busselskabet skal straks underrette Midttrafik, hvis udstyret ikke fungerer tilfredsstillende.

- Stk. 2 Busselskabet skal sørge for, at alle chauffører er forsynet med mobiltelefon. Telefonen skal være forsynet med udstyr, så den til enhver tid kan betjenes under kørslen efter gældende lovgivning. Betaling for etablering og drift af mobiltelefoner afholdes af busselskabet.
- Stk. 3 Chaufførens personlige billetteringsudstyr (møntveksler, kortholder og taske) anskaffes og betales af busselskabet. Møntbord anskaffes og betales af busselskabet.
- Stk. 4 Udstyr, der er stillet til rådighed af Midttrafik, tilbageleveres på sidste kørselsdag i funktionsdygtig og ubeskadiget stand, bortset fra almindelig slitage. Overdragelsen sker til Midttrafik eller til et nyt busselskab efter Midttrafiks anvisning. Busselskabet bærer risikoen for udstyret i forbindelse med brand, trafikskade, hærværk og tyveri.
- Stk. 5 Hvor der benyttes elektroniske billetmaskiner, er busselskabet efter Midttrafiks anvisning forpligtet til at foretage dataoverførsel til og fra billetmaskinerne.

7. Reklamer og information

- § 13. Midttrafik og busselskabet har ret til at disponere over plads til information og reklame, således som det er angivet i bilag 9.7

Reklamerne skal overholde dansk/international reklamekodeks og skal i øvrigt respektere alment accepterede reklameetiske normer og kodeks, herunder ICC's kodeks for reklame og markedskommunikation.

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

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

Reklamer rettet mod børn og unge må 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 Midttrafik, der står for markedsføring over for kunderne. Busselskabet må ikke promovere sig selv over for kunderne uden godkendelse af Midttrafik.

Er der tvivl om en reklames berettigelse skal Midttrafik kontaktes.

- Stk. 2 Busselskabet sørger uden beregning for opsætning af Midttrafiks hængeskilte, plakater, "streamers" og andre eventuelle reklamer udleveret af Midttrafik.
- Stk. 3 Informationsmateriale, udleveret af Midttrafik, skal placeres i busserne og udleveres til kunderne i overensstemmelse med de retningslinjer, der løbende fastlægges af Midttrafik. Det er busselskabets ansvar at rekvirere yderligere materiale hos Midttrafik, hvis noget af materialet slipper op. Informationsmateriale, der ikke er udarbejdet af Midttrafik, må ikke udleveres i busserne uden godkendelse af Midttrafik.

8. Kørselsmateriellet

- § 14. Busselskabet skal give meddelelse om, hvilke busser der anvendes til kørslen. For de busser, der anvendes, skal der indsendes busoplysnings- og busoversigtsskemaerne, samt registreringsattester og officiel dokumentation for bussens brændstofforbrug, til Midttrafik senest 7 dage før kontraktens ikrafttrædelse og senest 7 dage efter udskiftningen af en bus. Skema til indberetning forefindes under "Bus- og taxaselskaber" på www.midttrafik.dk
- Stk. 2 Antallet af kontraktbusser reguleres i overensstemmelse med behovet ved ændringer i busselskabets kørsel, der indebærer, at kørslen kan udføres med færre eller nødvendiggør indsættelse af flere busser.
- § 15. Alle busser skal opfylde kravene i udbudsmaterialet. Kravene gælder pakkevis, uanset om pakken er vundet som enkeltpakke eller som en kombination af pakker. Der kan ikke tages forbehold for de anførte krav.
- Stk. 2 Forskrifterne i Nøgleoplysningerne samt bilag 9 kan fraviges, hvor det er hensigtsmæssigt af økonomiske eller betjeningsmæssige grunde, men det skal på forhånd aftales konkret med Midttrafik. Det er Midttrafik, der afgør, om afvigelser kan accepteres.
- Stk. 3 Nye busser skal være forberedt til installation af IT- udstyr, jf. bilag 9.5.
- Stk. 4 Midttrafik kan løbende ændre kravene til bustype og -størrelse m.v. for fremtidige busudskiftninger. Ændrede krav meddeles busselskabet skriftligt. Busselskabet kan kræve forhandling, hvis ændringerne påvirker købsprisen af bussen i væsentlig grad.

- Stk. 5 Reservebusser skal opfylde busforskrifterne på linje med kontraktbusser, jf. stk. 1, dog kan mindre betydende afvigelser accepteres. Afvigelser skal godkendes af Midttrafik. Anvendelse af reservebusser af afvigende type og størrelse skal ligeledes godkendes af Midttrafik. Midttrafik accepterer på forhånd dieselbusser som 2. og 3. reservebus. Busselskabet skal råde over det tilstrækkelige antal reservebusser. Busselskaber med over 6 kontraktbusser skal have mindst 1 reservebus pr. påbegyndt 8 kontraktbusser malet i Midttrafiks farver, jf. Midttrafiks designmanual.
- Stk. 6 Busselskabet har ansvaret for, at kontraktbusser og reservebusser er forsynet med de nødvendige destinationsnavne for at kunne udføre kørslen. Omkostningerne ved ændring af navne i forbindelse med rute- eller kørselsomlægninger afholdes af busselskabet.
- Stk. 7 Hvis lovgivningen medfører ændrede regler for beregning af vægt og ståpladser kan Midttrafik forlange, at busselskabet omregistrerer busserne. Det sker uden ændring af betalingen.
- Stk. 8 Midttrafik kan mod betaling af de dermed forbundne omkostninger kræve, at allerede anskaffede busser ændres i overensstemmelse med forskrifterne i bilag 9, eller forsynes med ekstra udstyr. Destinationsskilte betales af busselskabet, jf. § 15. Stk. 6.
- Stk. 9 Midttrafik kan mod betaling af de hermed forbundne omkostninger stille krav om udskiftning af en bus til en anden type eller en anden størrelse. Ændringen i betalingen fastsættes efter forhandling.
- Stk. 10 Busselskabet skal årligt, senest d. 31. juli, til Midttrafik indsende en ajourført opgørelse over den eksisterende buspark. Skema til indberetning forefindes under "Bus- og taxaselskaber" på www.midttrafik.dk. Opgørelsen skal indeholde status for busparken pr. køreplansskiftet, og oplysninger om bussernes faktiske brændstofforbrug og kørte kilometer for den foregående køreplanår. Brændstofforbruget for udgåede og indsætte busser i løbet af køreplanåret, samt reserve- og dubleringsbusser, skal også opgøres.
- Stk. 11 Busselskabet skal indsende en miljøsynsrapport for alle busser, der kører i byer med over 10.000 indbyggere, jf. bilag 9.2. Miljøsynsrapporten skal indsendes en gang årligt.
- Stk. 12 Busselskabet er forpligtet til at anvende naturgas eller biogas opgraderet til naturgaskvalitet (Compressed natural gas - CNG). Gaskvaliteten skal følge bestemmelserne i gasreglementet. Gassen stilles frit til rådighed for busselskabet.

For kørsel med reservebusser, jf. § 15, stk. 5 er busselskabet forpligtet til at anvende svovlfri dieselolie i hht. EU-direktiv 2008/50/EF artikel 22 (PM10), eller andet brændstof der forurener mindre end dette. Midttrafik kan kræve dokumentation herfor. Mod betaling af busselskabets meromkostninger kan Midttrafik kræve, at der anvendes biobrændstof eller andre alternative drivmidler.

Stk. 13 Kontraktbusser kan ikke uden Midttrafiks godkendelse anvendes til andre formål.

Stk. 14 Udgår

Stk. 15 Alle busser der kører indenfor en miljøzone, skal til enhver tid opfylde kravene i "Bekendtgørelse om foranstaltninger for lastbiler og busser i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v."

Stk. 16 Hvis en kontrakt- eller reservebus udfører mindre end 1.200 køreplantimer i rutekørsel om året, kan busselskabet søge dispensation fra kravet til euronorm og miljøsyn, ved at sende Midttrafik en erklæring om, at bussens kørselsomfang ikke overstiger 1.200 køreplantimer om året.

Stk. 17 Hvis kravet vedrørende maksimal alder for kontraktbusser er fastsat til 12 år, betyder det, at bussen senest skal udskiftes i den måned, hvori bussen bliver 12 år. Eksempelvis skal en bus indregistreret første gang den 5. september 2000 senest udskiftes i september 2012.

Stk. 18 Hvis kontrakten forlænges efter aftale mellem busselskabet og Midttrafik, er spørgsmålet om bussernes maksimale alder et aftalepunkt.

Stk. 19 Busselskabet kan efter indhentet tilladelse fra Midttrafik anvende busser, der ikke fuldt ud opfylder alle normale krav til busserne. Det gælder for eksempel mindre busser end de normale busser på tidspunkter, hvor mindre busser er store nok i forhold til kapacitetsbehovet, og hvis forholdene i øvrigt gør det muligt.

§ 16. Udskiftning af kontraktbusser skal ske, så de i udbudsmaterialet anførte krav til enhver tid overholdes. Midttrafiks bomærke skal fjernes ved salg af busser, hvis de skal anvendes til andet formål end kørsel for Midttrafik.

Stk. 2 Busselskabet kan frit udskifte en kontraktbus, hvis den indsatte bus er af samme type, standard og størrelse og i øvrigt overholder kontraktens krav til busser. Busselskabet er dog forpligtet til at betale overflytning af det af Midttrafik installerede udstyr, jf. bilag 9.

9. Betalingsmodellen

- § 17. Grundlaget for beregningen af betalingen er anført på tilbudsblanketten, der er vedhæftet kontrakten som bilag 1. Alle indtægter ved kontraktkørslen tilfalder Midttrafik.
- § 18. Antallet af køreplantimer beregnes efter reglerne i bilag 6.
- § 19. Der ydes betaling for kørslen pr. udført køreplantime og pr. indsat kontraktbus.
- Stk. 2 Dækning af chaufføromkostninger. Se skema med Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel.
- Stk. 3 Dækning af øvrige timeafhængige omkostninger. Se skema med Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel.
- Stk. 4 Dækning af busafhængige omkostninger. Se skema med Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel.
- Stk. 5 Hvis planmæssig kørsel ikke gennemføres, bortfalder betalingen efter § 19. Stk. 2 og Stk. 3. Dog har busselskabet krav på at oppebære samme betaling, hvis vejrforholdene eller andre udefra kommende begivenheder, som busselskabet ikke kan afværge eller afhjælpe, og som har en ekstraordinær karakter (force majeure), hindrer den planmæssige kørsels gennemførelse. Såfremt busselskabet ikke har udfoldet alle rimelige bestræbelser på at opretholde normal kørsel i videst muligt omfang, fradrages den eventuelle besparelse, som busselskabet opnår i sådanne tilfælde. Busselskabet er forpligtet til straks at underrette Midttrafik om indstilling henholdsvis genoptagelse af kørslen. Publikum informeres efter aftale med Midttrafik.
- Stk. 6 Uagtet det i Stk. 5 anførte, bortfalder betaling efter § 19 fuldt ud ved driftsafbrydelse på grund af arbejdskonflikt, blokade eller lignende. Dette gælder uanset, om ovennævnte forhold rammer busselskabet direkte eller rammer underleverandører, underentreprenører eller andre, der medvirker til busselskabets opfyldelse af kontrakten. Hvis kun en del af kørslen er indstillet, betales den tilbageværende kørsel som en forholdsmæssig andel af den samlede betaling. Andelen opgøres på grundlag af det udførte antal køreplantimer i forhold til det samlede antal køreplantimer.
- Stk. 7 Udgifter til anløb af rutebilstationer og andre udgifter forbundet med benyttelsen af stoppesteder m.v. betales af Midttrafik.

- Stk. 8 Hvis chaufførerne udfører tællinger mere end 10 dage pr. år pr. rute, betales 8 kr. pr. køreplantime for de overskydende dage.
- Stk. 9 Ekstrakørsel, der kan udføres med ledige kontraktbusser, afregnes med almindelig kontraktbetaling, jf. Stk. 2 og Stk. 3. Dette gælder uanset hvilken slags kørsel ekstrakørslen drejer sig om. Ekstrakørslen kan f.eks. være almindelig rutekørsel, dubleringskørsel, natbuskørsel, festugekørsel eller anden lejlighedsvis arrangementskørsel.
- Stk. 10 Hvis alderskrav overskrides, reduceres betalingen efter § 19. Stk. 4 for de pågældende busser med en beregnet del til forrentning og afskrivning på op til 2/3, alt efter hvilket materiel, der indsættes i stedet for. Hvis leveringen forsinkes ud over 3 måneder, bortfalder betalingen efter § 19. Stk. 4.
- Stk. 11 Midttrafik udbetaler en bonus på 7 kr.pr. sparet m³ gas i forhold til 0,48 m³ gas pr. km. Bonusordningen indføres fra driftsstart. Der gives alene bonus for sparet gas. Diesel brugt af reservebusser er således ikke en del af bonusmodellen.
Busselskabet idømmes bod på 4 kr. per brugt m³ i forhold til 0,52 m³ gas pr. km. Bodsordningen indføres fra driftsstart. Der gives alene bod for merforbrug af gas. Diesel brugt af reservebusser er således ikke en del af bodsmodellen.
- Busselskabet skal opgøre de anvendte bussers forbrug af m³ hvert kvartal. Opgørelserne fremsendes til Midttrafik.
- Bonus- og bodsbeløbene reguleres for pris- og lønudvikling på samme måde som kontraktens øvrige betalingssatser.
- § 20. Ved kontraktens indgåelse og ved køreplansskifte reguleres betalingen efter § 19. Stk. 2 for et eventuelt ændret tidsforbrug til pauser og for en eventuelt ændret fordeling af kørslen på døgnets timer og hverdage/søndage, jf. bilag 6.
- Stk. 2 Regulering af betalingen efter § 19. Stk. 4, ved ændring af antallet af kontraktbusser sker fra og med første hele måned efter ændringen.
- Stk. 3 Ved kontraktstart og ved kontraktophør ydes betalingen efter § 19. Stk. 4 forholdsvis efter antallet af kontrakt dage i måneden og antallet af dage i måneden. Eksempel: kontrakten udløber d. 24. marts ved driftsdøgnets ophør og nyt busselskab har kontrakt fra og med d. 25. marts. Det ophørende busselskab får betalt 24/31 af den faste månedlige busbetaling. Det nye busselskab får udbetalt 7/31 af den faste månedlige busbetaling.

- § 21. Betaling efter § 19, stk. 2-4 og stk. 11-12 reguleres hver måned efter udviklingen i et fælles omkostningsindeks for buskørsel i Danmark, jf. bilag 7. Udgangsniveauet fremgår af udbudsvilkårene. Det indeks, der tages udgangspunkt i, fremgår af bilag 7 og indføres i "Skema med Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel"
- § 22. Parterne er berettiget og forpligtet til at forhandle om betalingens størrelse, hvis omkostningsudviklingen vedrørende busdrift på grund af ny lovgivning afviger væsentligt fra reguleringen i § 21.
- Stk. 2 Busselskabet og Midttrafik kan delegerede forhandlingsretten/-pligten i stk. 1 til Danske Busvognmænd henholdsvis Trafikselskaberne i Danmark.

10. Afregning

- § 23. Busselskabet skal efter retningslinjer fastsat af Midttrafik føre særligt indtægtsregnskab vedrørende den kørsel, der er omfattet af kontrakten.
- Stk. 2 Senest den 10. bankdag i måneden sender busselskabet en opgørelse til Midttrafik over indtægterne, ekstra ture og ikke udførte ture m.v. i den foregående måned samt en indberetning om kørselens udførelse. Skema til opgørelse findes på www.midttrafik.dk. Midttrafik kan ændre og supplere skemaet. Ved for sen indberetning udskydes Midttrafiks betaling efter § 25, stk. 1 med samme antal bankdage.
- Stk. 3 I første måned i hvert kvartal suppleres busselskabets opgørelse i henhold til stk. 2 med en opgørelse af bussernes brændstofforbrug pr. køreplantime i det foregående kvartal, jf. § 19, stk. Antallet af udførte køreplantimer opgøres som angivet i §§ 18 og 19. For hver enkelt bus, der har været anvendt til kørslen, skal busselskabet opgøre det antal m³ gas, som i alt er blevet fyldt på bussen i kvartalet.

Opgørelsen laves både for kontraktbusser og for anvendte reservebusser. Samtidig skal busselskabet opgøre det antal km., bussen har været anvendt til denne kørsel henholdsvis anden kørsel. Tomkørsel, garagekørsel og værkstedskørsel i forbindelse med kontraktkørslen betragtes ikke som anden kørsel, men som kørsel der vedrører denne kontrakt. Derefter beregnes bussens forbrug af gas ved kørsel efter denne kontrakt proportionalt ud fra forholdet mellem antallet af kilometer ved denne kørsel henholdsvis anden kørsel.

- § 24. Senest den 10. bankdag i måneden sender Midttrafik respektive busselskabet et acantobeløb svarende til forskellen mellem de skønnede udgifter og

indtægter ved kørslen i den pågældende måned. Endelig afregning sker samtidig med acontoafregningen for den anden måned derefter. F.eks. afregnes der endeligt for januar senest den 10. bankdag i marts.

- Stk. 2 Ved overskridelse af betalingsfristen i stk. 1 anvendes reglerne i lov om renter ved forsinket betaling m.v., lov nr. 743 af 3. september 2002 med senere ændringer.
- Stk. 3 Udbetaling af acontobeløb standses, hvis busselskabet ikke efterkommer bestemmelserne om indberetning og eventuel indbetaling til Midttrafik. Enhver indberetning underskrives af busselskabets ansvarlige leder eller en person, der har fået fuldmagt hertil af denne.

11. Ikrafttræden, opsigelse, misligholdelse og busalder ved forlængelse

- § 25. Dato for kontraktens ikrafttræden og driftsstart er anført i "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel".
- Stk. 2 Kontraktudløb er anført i "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel". Efter aftale mellem parterne kan kontrakten på uændrede vilkår forlænges med op til halvdelen af den oprindelige kontrakts løbetid. Midttrafik vil tage stilling til spørgsmålet om en forlængelse senest 1 år før udløbet af den ordinære løbetid. Midttrafik vil være positiv indstillet over for et ønske fra busselskabet om kontraktforlængelse, såfremt erfaringerne med kvaliteten af busselskabets ydelser i den forløbne del af kontraktperioden taler for det.
- Stk. 3 Kontrakten er uopsigelig i kontraktperioden for busselskabet, jf. dog § 29.
- Stk. 4 Hvis kontrakten forlænges efter aftale mellem busselskabet og Midttrafik, er bussernes maksimale alder et aftalepunkt.
- § 26. I det omfang konkurslovens regler ikke er til hinder herfor, kan Midttrafik ophæve kontrakten, hvis busselskabet går konkurs, standser betalingerne, hvis der åbnes forhandlinger om tvangsakkord, eller hvis busselskabets økonomiske forhold i øvrigt viser sig at være således, at denne må antages at være ude af stand til at opfylde kontrakten. Hvis busselskabet driver en personlig enkeltmandsvirksomhed og afdør ved døden, og hans bo behandles som gældsfragåelsesbo, gælder det samme som anført ovenfor. Hvis boet har ret til at indtræde i kontrakten i medfør af konkurslovens regler, skal boet efter forespørgsel inden for en frist på 5 arbejdsdage give meddelelse om, hvorvidt det vil indtræde.

- Stk. 2 Busselskabet er over for Midttrafik ansvarlig for dokumenterede økonomiske tab forårsaget af misligholdelse af kørselsaftalen, medmindre denne misligholdelse skyldes vejrforholdene eller andre ude fra kommende begivenheder, som busselskabet ikke kan afværge eller afhjælpe, og som har en ekstraordinær karakter (force majeure).
- Stk. 3 Modregning er ikke til hindre for, at Midttrafik kan kræve erstatning for et eventuelt yderligere tab.
- § 27. Ægtefælle eller børn kan indtræde i kørselskontrakten i stedet for en personlig kontraktholder.
- Stk. 2 Busselskabet kan i øvrigt overdrage sin forretning til tredjemand, hvis Midttrafik godkender denne.
- § 28. Uanset om betingelserne for, at der er sket en virksomhedsoverdragelse i virksomhedsoverdragelseslovens forstand, skal reglerne i Lov nr. 710 af 20. august 2002 om "lønmodtagernes retsstilling ved virksomhedsoverdragelse og EU-overførselsdirektivet" følges. Kontrakthaveren vil derfor være stillet som erhverver af en virksomhed i virksomhedsoverdragelseslovens forstand. I bilag 12 er de procedurer, der skal overholdes gennemgået.
- Stk. 2 Busselskabet har i forbindelse med kontraktudbud pligt til at afgive de erklæringer og oplysninger, der er nødvendige for at efterleve bestemmelserne i loven. Busselskabet har ligeledes pligt til at orientere egne medarbejdere, der berøres af overdragelsen. Det er specificeret nærmere, hvilke oplysninger der skal afgives, og givet procedureforslag hertil i bilag 12.1.
- Stk. 3 Busselskabet må ikke efter fremsendelsen af oplysninger, jf. stk. 1, indgå lokalaftaler eller personlige aftaler med personalet, som medfører merudgifter for Midttrafik eller det busselskab, der overtager kørslen.
- Stk. 4 Busselskabet er inden kontraktudløb forpligtet til at afgive oplysninger om andre forhold på ruterne. Skema til indberetning forefindes under "Bus- og taxaselskaber" på www.midttrafik.dk
- Stk. 5 Busselskabet kan ikke kræve det til kørslen anvendte materiel overtaget ved kontraktens ophør.
- § 29. Enhver af parterne kan ophæve kontrakten helt eller delvist med øjeblikkeligt varsel, hvis modparten gør sig skyldig i grov eller ofte gentagen overtrædelse af kontraktens bestemmelser.

- Stk. 2 Midttrafik kan endvidere opsig kontrakten helt eller delvist med 4 ugers varsel, hvis busselskabet gør sig skyldig i andre forhold, der giver grund til at antage, at busselskabet ikke fremover vil udføre kørslen på forsvarlig måde.
- Stk. 3 Busselskabet kan inden to uger efter modtagelsen af en opsigelse efter Stk. 2 eller efter § 1. Stk. 5, indbringe opsigelsen for den i § 31 nævnte voldgiftsret. Medmindre retten træffer afgørelse om det modsatte, har en sådan indbringelse opsættende virkning.

12. Modregning i betalingen

- § 30. Hvis misligholdelsen ikke er af en sådan karakter, at opsigelse af kontrakten kan komme på tale, kan Midttrafik bringe nedennævnte sanktioner i anvendelse.
- Stk. 2 Midttrafik kan pålægge økonomiske sanktioner i forbindelse med kvalitetsbrist, konstateret af Midttrafik ved kontrol i eller uden for busserne, eller i øvrigt dokumenterede kvalitetsbrist.

I følgende situationer har Midttrafik ret til at modregne **500 kr.** pr. konstateret tilfælde:

- Manglende overholdelse af afgang- og korrespondancetider, hvor busselskabet har ansvaret
- Promovering overfor kunden, uden aftale
- Manglende adgang til bus ved endestationsophold
- Manglende Midttrafik-informationsmateriale i og på bussen
- Manglende nedtagning af uaktuel reklame/informationsmateriale
- Manglende eller uacceptabel uniformering af chauffør
- Manglende eller for sen indsendelse af miljøsynsrapport
- Manglende eller for sen indsendelse af busoplysnings-skema, registreringsattest og busoversigtsskema ved kontraktstart eller busudskiftning
- Manglende eller for sen indsendelse af årlig opgørelse over eksisterende buspark og brændstofforbrug
- Manglende eller for sen indsendelse af tælleskemaer
- Manglende indsendelse af dokumentation for uddannelsesforløb for medarbejdere
- Manglende videre sendelse af klager over busselskabet til Midttrafik

I følgende situationer har Midttrafik ret til at modregne **1.000 kr.** pr. konstateret tilfælde:

- Anvendelse af reservebus, der ikke opfylder buskravene, uden aftale

- Kørt for tidligt fra endestation
- Manglende eller forkert billettering
- Forkert eller mangelfuld destinationsskiltning
- Uacceptabel ud- eller indvendig rengøring af bus
- Uacceptabel ud- eller indvendig vedligeholdelse af bus
- Hasarderet og ikke-kundevenlig kørsel
- Ikke servicevenlig chaufføropræden
- Overtrædelse af chaufførens rygeforbud
- Chaufførs benyttelse af håndholdt mobiltelefon
- For sen afgivelse af melding ved driftsuregelmæssigheder
- Manglende eller for sen afgivelse af redegørelser i sager ved kvalitetsbrister
- Manglende eller for sen afgivelse af udtalelser ved kundeklager
- Anvendelse af kontraktbus til anden kørsel, uden aftale

I følgende situationer har Midttrafik ret til at modregne **2.000 kr.** pr. konstateret tilfælde:

- Anvendelse af kontraktbus, der ikke opfylder buskravene, uden aftale
- Manglende udskiftning af defekt billetteringsudstyr
- Manglende afgivelse af melding ved driftsuregelmæssigheder
- Ukorrekt indstilling af klippekortsautomat og billetmaskiner
- Manglende eller ukorrekt pålogging af realtidsudstyr (hvis indføres)
- Manglende eller ukorrekt pålogging af Rejsekortudstyr
- Udeblivelse af bus til installation af udstyr efter aftale, herunder Rejsekortudstyr og realtidsudstyr (hvis indføres)

Stk. 3 Sanktioner i forbindelse med udgåede ture.

Hvis en del af den aftalte kørsel ikke gennemføres som planlagt, foretager Midttrafik modregning i betalingen på 1.250 kr. pr. køreplantime, svarende til kr. 20,83 pr. minut.

Udgået kørsel, der skyldes trafikuheld, ekstreme vejr- og trafikforhold, manglende tankningsmuligheder for gas, eller force majeure begivenheder samt udgået kørsel på grund af arbejdskonflikter, blokader eller lignende indgår ikke.

Modregningen i betalingen sker ud over bortfald af betaling i henhold til § 19. Stk. 2 og Stk. 3.

Stk. 4 Hvis busselskabet undlader at anvende det krævede brændstof, har Midttrafik ret til at reducere betalingen med 25 kr. pr. køreplantime for den kørsel, det drejer sig om. Midttrafik kan kræve dokumentation for, at det aftalte brændstof anvendes.

Stk. 5 De sanktioner, der er opregnet i de foregående stykker, kan bringes i anvendelse, selv om Midttrafik ikke kan sandsynliggøre/dokumentere noget økonomisk tab. Det forhold, at busselskabet må tåle modregning i henhold til ovenstående, fritager ikke selskabet fra uopholdeligt at bringe de påtalte forhold i orden. Sker dette ikke, må busselskabet også for samme forhold tåle yderligere modregning, ligesom andre sanktioner til kontrakten kan bringes i anvendelse.

13. Løsning af tvister og lovvalg

§ 31. Nærværende kontrakt er underlagt og skal forstås på baggrund af dansk ret og dansk lovgivning.

Stk. 2 Tvister mellem busselskabet og Midttrafik berettiger ikke nogen af parterne til at standse eller udsætte leverancen af aftalte ydelser.

Stk. 3 Såfremt der opstår uoverensstemmelser eller tvister mellem parterne, skal disse først søges løst i mindelighed.

Stk. 4 Enhver uoverensstemmelse eller tvist vedrørende det bestående kontraktforhold eller forståelsen af kontrakten, og som ikke kan løses i mindelighed, kan af parterne indbringes for domstolene – med Midttrafiks hjemting som 1. instans.

_____, den / 2014

Aarhus, den / 2014

Busselskabet

Midttrafik

Bilag 1-5

Disse bilag fra tilbud og udbudsmateriale indsættes som bilag ved kontraktindgåelse.

Fra prækvalifikation og tilbud med bilag:

- 1) Tilbud (bilag A)
- 2) Endelig beskrivelse af tilbudt kvalitet (Bilag D.1)
- 3) Garantierklæring (Bilag F)

Fra udbudsmateriale:

- 4) Rettelsesblade
- 5) Kontraktgrundlag

Bilag 6 - Opgørelse af køreplantimer og regulering af chaufførbetaling

1. Opgørelse af køreplantimer. Opgørelse af køreplantid

Opgørelse af antallet af køreplantimer sker på grundlag af de køreplaner, Midttrafik fastlægger. Pauser regnes ikke med, heller ikke de pauser, der fremgår af køreplanen.

Tomkørsel medregnes alene i det omfang, det fremgår af nedenstående punkt 2.

Antallet af køreplantimer for en køreplanperiode opgøres ved at opgøre det daglige antal køreplantimer for hvert vognløb og for dage med forskellig

køreplan. Det daglige antal køreplantimer ganges med antallet af dage af den pågældende type i køreplanåret.

Antallet af køreplantimer i en måned opgøres tilsvarende, men med det antal dage, der er i den aktuelle måned. Antallet af køreplantimer justeres for faktiske ekstrature og for planlagte, men ikke-udførte ture i måneden. Afregning sker på grundlag af det således opgjorte antal køreplantimer.

Midttrafik forestår ovenstående opgørelser for den planlagte kørsel. (normalkørslen). Busselskabet indberetter ekstrature og ikke-udførte ture.

2. Tomkørsel

Busselskabet afgør selv, hvor busserne skal være stationeret. Der er i afregningsvognløbene fastsat et beregningsmæssigt stationeringssted, der benyttes ved opgørelse af tomkørslen i forbindelse med beregningen af antallet af køreplantimer.

Alene følgende tomkørsler indgår i opgørelsen af køreplantimer:

Tomkørsel fra det forudsatte stationeringssted til første daglige turs startdestination og fra sidste daglige turs slutdestination til stationeringsstedet, samt fra en mellemliggende turs slutdestination til næste turs startdestination. Andre former for tomkørsel medregnes ikke. Der medregnes f.eks. ikke tomkørsler, der er begrundet i chaufførvagter, kørsel til og fra rengørings- eller værkstedsfaciliteter eller i forbindelse med brug af bussen til andre kørselsformål.

Hvis en ændring i kørslen eller i køreplanen medfører, at der efter ovenstående beregningsmodel skal betales for mere tomkørsel end forudsat i udbudsmaterialet, er parterne berettiget og forpligtiget til at forhandle om, i hvilket omfang tomkørsel skal medregnes i opgørelsen af køreplantimer, og/eller om busstationeringen skal ændres.

Midttrafik kan, hvis busselskabet vælger et andet busstationeringssted end det i afregningsvognløbene forudsatte, pålægge busselskabet at ændre tomkørsel, der er et resultat heraf, til køreplanlagt kørsel, mod at det ekstra tidsforbrug ved ændringen indregnes som køreplantid.

Køreplantimer ved tomkørsel opgøres som den faktiske normalt nødvendige tid til at udføre tomkørslen på det aktuelle tidspunkt. Dette gælder både normalkørslen og ekstrakørsel med kontraktbus.

Ved ekstrakørsel indgår ophold i forbindelse med tomkørsel kun i det omfang Midttrafik forlanger at bussen er til stede og åben for publikum før afgangstidspunkt. Sådanne forlangte ophold medregnes som køreplantid.

3. Regulering for ændret tidsforbrug til pauser

Reguleringen har til formål at korrigere for ændringer af pauser - herunder opstarts- og afslutningstid for chauffører - i forbindelse med ændret kørsel eller køreplanændringer. Busselskabet har ved beregning af chaufførtimeforbruget i sit tilbud indregnet den tid, der medgår til sådanne pauser, ud fra køreplanerne i udbudsmaterialet. Reguleringen beregnes derfor som en korrektionsfaktor til den angivne sats i § 19, stk. 2.

Der opgøres en tillægstid for pauser på følgende måde:

- For mellemliggende ophold op til 15 minutter medregnes hele opholdet som tillægstid. For mellemliggende ophold over 15 minutter medregnes 15 minutter som tillægstid.
- Hvis summen af køreplantimer og tillægstid er mindre end 420 minutter for det enkelte vognløb, lægges der 30 minutter til tillægstiden. Hvis summen af køreplantimer og tillægstid er 420 minutter eller derover, lægges der 30 minutter til tillægstiden for de første 420 minutter og yderligere 15 minutter for hver påbegyndt 420 minutter herudover.

Tillægstiden opgøres for hvert vognløb og for dage med forskellig køreplan og den daglige tillægstid ganges op med antallet af dage, tilsvarende som ved opgørelse af antallet af køreplantimer.

Herefter beregnes korrektionsfaktoren som:

$$K_1 = \frac{1 + \frac{\text{tillægstid efter køreplanskiftet}}{\text{køreplantid efter køreplanskiftet}}}{1 + \frac{\text{tillægstid i udbudsmaterialet}}{\text{køreplantid i udbudsmaterialet}}}$$

Reguleringen fremkommer ved at gange satsen i § 19 stk. 2 med K_1

4. Regulering for ændret dag- og døgnfordeling

Reguleringen har til formål at korrigere for ændret fordeling af chaufførarbejdstiden på tidsrum med forskellige lønsatser. Busselskabets tilbud er baseret på den fordeling af chaufførarbejdstiden, køreplanerne i udbudsmaterialet giver og lønudgifterne i

forhold hertil er indregnet. Reguleringen beregnes derfor som en korrektionsfaktor til satsen i § 19, stk. 2.

Køreplantimerne opgøres for hver af de nedenfor nævnte dagperioder. Opgørelsen sker for køreplanperioden samlet og efter den metode, der er beskrevet under pkt.1 ovenfor.

De benyttede vægte ved beregningen af den vægtede køreplantid er følgende.

| | | |
|--------------------|------------------------------------|--------------|
| Hverdage | 06-18 | = faktor 100 |
| Hverdage | 00-06 og 18-24 (lørdage dog 14-24) | = faktor 115 |
| Søn- og helligdage | 06-18 | = faktor 150 |
| Søn- og helligdage | 00-06 og 18-24 | = faktor 165 |

Der beregnes en vægtet køreplantid på følgende måde:

$$\mathbf{V} = (100 \times \text{antal køreplantimer hverdage 06-18}) + (115 \times \text{antal køreplantimer hverdage 00-06/18-24}) + (150 \times \text{antal køreplantimer søn- og helligdage 06-18}) + (165 \times \text{antal køreplantimer søn- og helligdage 00-06/18-24}).$$

Korrektionsfaktoren beregnes herefter på følgende måde:

\mathbf{V} efter _____
køreplantid efter

$$\mathbf{K}_2 = \frac{\text{_____}}{\text{_____}}$$

\mathbf{V} før _____
køreplantid før

Reguleringen fremkommer ved at gange \mathbf{K}_2 med satsen i pkt. 3, sidste linje.

Bilag 7 - Prisudvikling

Reguleringen efter § 21 sker efter udviklingen i et fælles omkostningsindeks for buskørsel i Danmark. Omkostningsindekset beregnes hver måned af Trafikselskaberne i Danmark og offentliggøres på www.trafikselskaberne.dk

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.

Delindekset "Forbrugerprisindekset for dieselolie" fjernes fra det fælles omkostningsindeks. Dieselolies vægt på 17 % (januar 2008) fordeles forholdsmæssigt på de øvrige fire delindekser. Endelig ændres vægtene for de øvrige fire delindekser, så de svarer til vægtene i det normale omkostningsindeks for august 2013, der er brugt som basisindeks i 36. udbud.

- Lønindekset for den private sektor (DS ILON2 – Total - Sæsonkorrigeret),
Vægt 77,4 % i august 2013
- Forbrugerprisindekset i alt (DS PRIS 6 - I alt),
Vægt 10,0 % i august 2013
- Prisindeks for indenlandsk vareforsyning (DS PRIS 10 – Maskiner og værktøjer - I alt),
Vægt 10,4 % i august 2013
- Obligationsrentegennemsnittet (DS MPK3 – Samtlige serier),
Vægt 2,2 % i august 2013

Omkostningsindekset for januar 2008 er fastsat til 100.

Omkostningsindekset for en bestemt måned beregnes på basis af delindeksene to måneder tidligere – dog lønindekset 6 måneder tidligere. Eksempelvis er omkostningsindekset for november 2009 beregnet til 100,6 på basis af delindeksene for september 2009 – dog lønindekset for maj 2009, der gælder for 2. kvartal 2009. Omkostningsindekset afrundes efter 4/5-reglen til 1 decimal.

Kontraktens betalingssatser reguleres hver måned efter udviklingen i det fælles omkostningsindeks for den pågældende måned i forhold til det omkostningsindeks, der er anført som udgangsniveau i udbudsbetingelserne.

Hvis de i det samlede reguleringsindeks indgåede delindeks bortfalder eller ændrer indhold i kontraktperioden, forbeholder Midttrafik sig ret til at indsætte et andet tilsvarende indekstal, såfremt dette sker under hensyntagen til den hidtidige vægtning af udviklingen i det relevante delindeks. Dette vil ske efter drøftelser mellem Trafikselskaberne i Danmark, Danske Busvognmænd og Dansk Kollektiv Trafik.

Bilag 8 – Aftale om kørsel med ikke-kontraktbusser.

(Dubleringsaftale)

Bilaget indeholder vilkår og betaling for kørsel, der udføres for Midttrafik med ikke-kontraktbusser.

Konkret aftale om kørslen indgås mellem Midttrafik og det enkelte busselskab.

Aftalen bekræftes skriftligt af Midttrafik.

1. Krav til bussen

Til kørselens udførelse skal anvendes en bus af den aftalte type og størrelse. Midttrafik tillader anvendelse af mindre busser såfremt passagerkapaciteten er opfyldt.

Der stilles ikke krav til bussens alder, og det er ikke en betingelse, at bussen opfylder Midttrafik's almindelige forskrifter. De anvendte busser skal være i drifts- og sikkerhedsmæssig fuld forsvarlig stand samt være rengjorte og vel vedligeholdte.

Bussen skal have en hensigtsmæssig indretning i forhold til kørselens karakter. Hvis der er aftalt en bestemt busstandard i forbindelse med indgåelse af aftalen, skal de(n) anvendte busser leve op til denne standard.

Busselskabet skal forsyne bussen med destinationsskiltning (rutenummer og endestation).

2. Takster og indtægter.

Busselskabet er forpligtet til at følge Midttrafik's takst- og beforderingsregulativ. Det aftales på forhånd, om og i givet fald hvilket billetteringsudstyr bussen skal være forsynet med.

Alle indtægter i medfør af kørslen tilfalder Midttrafik.

3. Biletkontrol m.v.

Midttrafik kan i busser, der er omfattet af denne aftale, iværksætte tællinger og undersøgelser og udføre billet- og kvalitetskontrol, i samme omfang som i kontraktbusser.

4. Indberetning og afregning

Busselskabet indberetter senest 10. hverdag i den efterfølgende måned om den udførte kørsel. Indberetning skal ske på den af Midttrafik til enhver tid anviste måde. Afregning for kørslen sker samtidigt med afregning for kørslen med kontraktbusser.

Busselskabet skal indberette brændstofforbruget af ikke-kontraktbusser i forbindelse med indsendelse af årlig busindberetning til Midttrafik. Skema til indberetning forefindes under "Bus- og taxaselskaber" på www.midttrafik.dk.

5. Kørselens ophør

Det påhviler busselskabet løbende at holde sig orienteret om, hvorvidt der er behov for kørslen. Busselskabet er forpligtet til straks at indstille kørslen, såfremt behovet for kørslen ikke længere er til stede. Midttrafik underrettes samtidigt med, at kørslen indstilles.

Aftale om dubleringskørsel kan opsiges med 2 dages varsel.

6. Opgørelse af tid til brug ved afregning.

Den tid, der betales for, opgøres som tiden, mellem bussen skal køre fra sit hjemsted, til bussen igen kan være på sit hjemsted. Det vil sige, at den for kørselens udførelse nødvendig tomkørsel og nødvendige ophold medregnes.

Den tid, der skal betales for, aftales samtidigt med indgåelse af dubleringsaftalen.

Der betales pr. påbegyndt halve time, dog mindst for 1 time.

7. Regulering af betalingssatser.

Betalingssatsene reguleres på samme måde og samtidigt med satserne for kontraktkørslen.

8. Betalingssatser

Grundsatserne ved indeks 155,5 for marts 2007

| | Max 1 time | Max 1½ time | Max 2 timer | Max 2½ time | Max 3 timer | Herudover pr. påbegyndt ½ time |
|---------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---|
| 6-15 m busser | 679 | 809 | 938 | 1.173 | 1.406 | 235 |
| Ledbusser | 929 | 1.184 | 1.438 | 1.798 | 2.156 | 360 |

Indeks benyttes med 1. decimal. Indekset tillægges 9,8 % og afrundes til 1 decimal. Betalingen afrundes til hele kr.

Satser ved indeks 198,9 for september 2011

| | Max 1 time | Max 1½ time | Max 2 timer | Max 2½ time | Max 3 timer | Herudover pr. påbegyndt ½ time |
|---------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---|
| 6-15 m busser | 869 | 1.035 | 1.200 | 1.500 | 1.798 | 301 |
| Ledbusser | 1.188 | 1.514 | 1.839 | 2.300 | 2.758 | 460 |

Satserne er inkl. 9,8 % tillæg vedrørende bortfald af afgiftsrefusion for dieselolie.

Midttrafik og de øvrige trafikelskaber vil sammen med brancheorganisationerne fastsætte en omregning fra ovennævnte gamle indeks til det i bilag 7 omtalte nye indeks. Resultatet heraf vil blive lagt til grund ved regulering af ovennævnte betalingssatser. Indtil resultatet heraf foreligger reguleres satserne efter det gamle indeks.

Bilag 9 - Forskrifter vedrørende bussers indretning og udstyr

Generelt

Alle kontrakt- og reservebusser skal opfylde de krav, der er stillet i "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel" og de forskrifter i Bilag 9, der gælder den bustype, der fremgår af "Nøgleoplysningerne om den udbudte kørsel".

Hvis der er uoverensstemmelse mellem bilag 9 og "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel", er det "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel", der har forrang.

Der stilles ikke krav om en bestemt buslængde. Midttrafik ser gerne, at der bruges busser kortere end de sædvanlige, blot kravene til kapacitet m.v. er opfyldt.

For bustyper, der ikke dækkes af bilaget, herunder busser med alternative drivteknologi, aftales det mellem Midttrafik og busselskabet, hvilken del af forskrifterne busserne skal opfylde, og hvordan busserne i øvrigt skal indrettes.

Busser, som ikke overholder forskrifterne, kan kun indsættes efter aftale med Midttrafik. En godkendelse af en bus, der ikke overholder forskrifterne, indebærer ikke en accept af, at bussen kan anvendes hos andre trafikkselskaber.

Bilag 9.1- Fælles busforskrifter vedrørende indretning

Forskrifterne udarbejdes og ændres af Trafikselskaberne i Danmark og gælder for busser med flere end 30 afregningspladser. Midttrafiks tilføjelser til Trafikselskabernes fælles busforskrifter er fremhævet i bokse i teksten.

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.

2. Længde

Der er ingen krav til buslængde.

3. Bustype

Der henvises til "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel"

Tilgængelighedskrav for de enkelte bustyper:

| Type | Krav |
|------------------|------------------------|
| Tung bybuskørsel | Laventré eller lavgulv |
| Let bybuskørsel | Laventré eller lavgulv |
| Servicebus | Laventré eller lavgulv |

Laventrébusser har lavt gulv (ingen trin) ved fordøre og midterdøre og i gangen mellem disse døre. Lavgulvsbusser har lavt gulv (ingen trin) ved alle døre og i gangarealet gennem hele bussen.

Lavbaggerronbusser har lavt gulv (ingen trin) ved bagdør og tilhørende perron.

4. Døre

Medmindre andet er tydeligt angivet, skal alle busser indrettes således, at indstigning foregår foran, og udstigning sker v.h.a. de øvrige døre. Undtaget herfra er kunder med barnevogn eller kørestol. De benytter den dør, der er nærmest perronen til både ind- og udstigning.

Dørkombination

Kravet til dørkombination er angivet som antallet af fordøre-midterdøre-bagdøre. Der er tale om minimumskrav.

| Type | Krav |
|-------------------------|--|
| Tung bybuskørsel | 2-2-1 (18-meter bus dog minimum 2-2-2) |
| Bus til let bybuskørsel | 1-2-0 |

| | |
|------------|-------|
| Servicebus | 1-2-0 |
|------------|-------|

Fri dørbredde

Den fri dørbredde ved åbning af dobbeltdøre skal være mindst 110 cm og ved åbning af enkeltdøre mindst 70 cm – dog mindst 90 cm ved enkeltdøre med kørestolsrampe. Medmindre andet er angivet i afsnit om fx billetteringsudstyr, må der ikke være holdestænger midt i indgangspartiet i busser med to fordøre.

Dørtype

Udadsvingende fordøre accepteres ikke på bybusser og servicebusser. Dog accepteres skydedøre, der maksimalt bevæger sig 12 cm ud fra bussens side (målt vinkelret fra bussens side).

For alle busser gælder det, at fordøren ikke må bevæge sig frem foran bussens front ved åbning og lukning.

Udsvinget ved åbning og lukning af udadsvingende døre skal være mindst muligt og maksimalt 35 cm målt vinkelret fra bussens side.

Sikkerhed ved døre

Alle busser skal forsynes 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. På nye bybusser og servicebusser skal lyskilden være integreret i bussens døråbning.

Chaufføren skal kunne overvåge midter- og bagdøre via TV-overvågning.

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

Autoradio

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

5. Ind- og udstigning

Ind- og udstigningshøjder skal overholde følgende krav:

| Type | Krav |
|---|--------------|
| Indstigningshøjde ved fordøre, bybusser, servicebusser og handicapvenlige landevejsbusser | Maks 32,0 cm |
| Udstigningshøjde ved midter- og bagdøre, bybusser, servicebusser og handicapvenlige landevejsbusser | Maks 34,0 cm |
| Trinhøjde ved døre hvor trin er tilladt, alle busser | Maks 27,0 cm |

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

Øvrige trindhøjder skal være så lave som muligt.

Trinbelægningen skal være skridsikker og må ikke kunne fjernes.

Knæling

Alle bybusser, servicebusser og handicapvenlige landevejsbusser skal kunne "knæle", således at ind- og udstigningshøjden reduceres med mindst 7 cm.

Kørestolsrampe

Alle bybusser, handicapvenlige landevejsbusser og servicebusser 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 mindst 300 kg. Rampens flader skal være skridsikre.

Bussen må ikke kunne køre med rampen i funktion.

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

6. Sidde- og ståpladser

Kapacitet

Trafikselskabet ønsker flest mulige siddepladser.

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

Eventuelle afgrænsninger af bussens længde fremgår af "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel".

Bus til tung bybuskørsel

| Type | Totalkapacitet (minimum) | Siddepladser (eks. klapsæder) | Fremadvendte siddepladser (eks. klapsæder) |
|------|--------------------------|-------------------------------|--|
| TB 1 | 65 | 33 | 28 i nye busser |
| TB 2 | 80 | 38 | 33 i nye busser |
| TB 3 | 95 | 43 | 38 i nye busser |
| TB 4 | 110 | 45 | 40 i nye busser |

Bus til let bybuskørsel

| Type | Totalkapacitet (minimum) | Siddepladser (eks. klapsæder) | Fremadvendte siddepladser (eks. klapsæder) |
|------|--------------------------|-------------------------------|--|
| LB 1 | 55 | 27 | 24 i nye busser |
| LB 2 | 70 | 35 | 32 i nye busser |

Servicebus

| Type | Totalkapacitet (minimum) | Siddepladser (eks. klapsæder) | Fremadvendte siddepladser (eks. klapsæder) |
|------|--------------------------|-------------------------------|--|
| SB 1 | 50 | 20 | 18 i nye busser |

Tilkøb af ekstraudstyr - som fx klimaanlæg eller toilet - kan sænke bussens totalkapacitet og antallet af siddepladser. I givet fald skal dette oplyses ved tilbudsgivning.

7. Sæder

Sæderne skal være polstrede med stofbetræk, hvor polstertykkelsen på siddeflade og stoleryg mindst bør være hhv. 5 cm og 3 cm. Sæderyggens højde skal være minimum 70 cm fra målt fra øverste punkt på siddefladen. Kravet gælder alle nye busser. Der er særlige krav i Ekspres/komfortbusser.

Markant krumning i sæderygge skal undgås.

Eventuelle armlæn skal kunne klappes op.

Sædeafstand

Der gælder nedenstående krav til sædeafstanden:

| Type | Krav |
|------------------|-------|
| Tung bybuskørsel | 70 cm |
| Let bybuskørsel | 70 cm |
| Servicebus | 70 cm |

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

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

8. Perron: Barnevogns- og kørestolsareal

Der er følgende krav til antallet af kørestols- og barnevognspladser:

| Type | Kørestolspladser | Barnevognspladser |
|----------------------|------------------|-------------------|
| Tung bybuskørsel | 1 | 1 |
| Let bybuskørsel | 1 | 1 |
| Servicebus cirka 10m | 2 | |
| Servicebus cirka 8 m | 1 | |

Når en kørestolsplads ikke benyttes af en kørestolsbruger, skal pladsen kunne benyttes til en barnevogn.

Til dette formål skal der være en vandretliggende perron med følgende mål:

| Type | Perronlængde | Perronbredde | Bemærkning |
|----------------------|--------------|--------------|----------------------------------|
| Tung bybuskørsel | Min 200 cm | Min 90 cm | |
| Let bybuskørsel | Min 200 cm | Min 90 cm | |
| Servicebus cirka 10m | Min 200 cm | Min 90 cm | Kan opdeles i to mindre perroner |
| Servicebus cirka 8 m | Min 130 cm | Min 90 cm | |

I busser med kørestolsrampe skal perronen være placeret i umiddelbar nærhed af dør med rampe. Perronen kan placeres i bussens højre eller venstre side.

Barnevogne skal kunne fastgøres med velcrobånd eller lignende.

Fastspænding af kørestol skal i alle busser ske ved hjælp af en enkeltstregnet sikkerhedssele, som er monteret.

Kørestole skal på perronen kunne placeres med ryggen mod kørselsretningen og med sidestøtte mod midtergangen. 65–75 cm over gulvfladen monteres enkeltstregnet sele til fastholdelse af kørestolen.

Klapsæder

På langs af perronen skal der som minimum etableres følgende antal klapsæder:

| Type | Antal klapsæder |
|----------------------|-----------------|
| Tung bybuskørsel | 3 |
| Let bybuskørsel | 3 |
| Servicebus cirka 10m | 3 |
| Servicebus cirka 8 m | 1 |

Klapsæderne skal have samme siddekomfort som øvrige sæder, dvs med samme mål på siddeflader og en ryghøjde på minimum 55 cm.

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

Som supplement til de øvrige klapsæder, kan der ved perronen monteres klapsæder med front i eller mod køreretningen. Når disse klapsæder er slået op, må perronens areal ikke være reduceret.

9. Midtergang og gulvarealer

Gangarealer og gulve må højst være etableret i to vandrette planer.

Gulvhældningen må maksimalt være 8 % i bussens længderetning.

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

I nye busser skal den fri gangbredde være minimum 55 cm. Kravet gælder i enhver højde. Kravet kan afviges, såfremt Trafikselskabet efterspørger sæder med øget komfort (fx sædebredde og armlæn).

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

Niveauforskelle samt trinforkanter skal markeres klart.

Trafikselskabet ønsker så lave podesterhøjder som muligt. I laventré og lavgulvsbusser må podesterhøjden maksimalt være 20 cm i bussens forreste halvdel (mellem fordør og midterdør) og maksimalt 25 cm i bussens bageste halvdel (fra midterdør til bussens bagende). I øvrige busser må podesterhøjden maksimalt være 25 cm i hele bussens længde. Der kan accepteres afvigelser ved enkelte siddepladser - dette skal i alle tilfælde godkendes af Trafikselskabet.

10. Holdestænger og stoptryk

Holdestænger ved sæder

Der er følgende krav til placeringen af lodrette holdestænger mellem stoleryg og loft.

| Type | Krav til placering af holdestænger ved sæder |
|-----------------------|--|
| Tung bybuskørsel | Ved hvert tværsæde, som støder op til midtergangen |
| Let bybuskørsel | Ved minimum hvert andet tværsæde, som støder op til midtergangen |
| Servicebus cirka 10 m | Ved hvert tværsæde, som støder op til midtergangen |
| Servicebus cirka 8 m | Ved hvert tværsæde, som støder op til midtergangen |

Ved sæderækker, hvor der ikke er en holdestang, skal der være et holdegreb.

Øvrige holdestænger

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

Ved langsgående sæder, samt perron, skal der monteres vandrette gennemgående holdestænger 190 – 200 cm over gulv/evt podesterkant. Holdearrangement ved sæder mod hinanden aftales med Trafikselskabet.

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

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

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

Der skal tages hensyn til, at flest mulige kunder kan se kombinationsskilt, display med kundeinformation eller lignende uden placeringen af holdearrangementer generer udsynet.

Stoptryk

Der skal placeres stoptryk ved alle stolerækker på begge sider af gangen på et for passagererne lettilgængeligt sted. På sæderækker med holdestænger placeres stoptrykket på holdestangen i en højde af 100 – 150 cm over gulvet.

Særligt for Midttrafik

I bybusser monteres der "barnevognstryk" ved perronen, som skal give signal til chaufføren. Signalet skal være meldelampe tæt ved stopmeldelampe og lydsignal anderledes end stopsignal.

11. Kombinationsskilt

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

Uret i kombinationsskilt og på instrumentbord skal være radiostyrede.

Trafikselskabet har mulighed for at beslutte, at der skal monteres et andet skilt/display til passagerinformation i bussen fra kontraktstart eller i løbet af kontraktperioden. Displayet mm. leveres i givet fald af Trafikselskabet. Operatøren har det fulde ansvar for levering og funktionalitet for kombinationsskiltet, hvis Trafikselskabet beslutter at fjerne Trafikselskabets skilt igen. Øvrige vilkår fremgår af afsnittet om IT-udstyr.

12. Indeklima og ruder

Generelt

Alle busser skal kunne sikre et behageligt indeklima.

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

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

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

Klimaanlæg

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

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

Ruder

Alle ruder skal til enhver tid holdes dugfri – uanset vejr og temperatur. Der er ikke krav om termoruder, hvis ruderne kan holdes dugfri på anden måde – fx ved hjælp af ventilation eller klimaanlæg.

Toningsgraden på ruder må maksimalt være enkelttonet.

Alle nye busser skal være udstyret med en bagrude.

Busser uden klimaanlæg skal være udstyret med klap-/skydevinduer:

I busser på 12 meter eller længere skal der være mindst 4, 2 på hver side af bussen fordelt forrest og bagest.

I busser på under 12 meter skal der være mindst 2, 1 på hver side af bussen

Klap/skydevinduerne skal kunne betjenes af kunderne.

Taglemme

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

13. Indvendig belysning

Der skal være lys jævnt fordelt over hele bussen. Lyset skal tændes efter behov. Under særlige forhold (ingen vejbelysning, regn, sne, slud mv.) er det dog tilladt at kunne dæmpe belysningen i bussen for at undgå reflekser i frontruden.

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

14. Videoovervågning

Alle busser skal være forberedt til at blive udstyret med videoovervågning. Der skal være kabelveje, så hele bussen kan overvåges, og der skal være plads i teknikskab til optagerudstyr.

Bemærk at nogle trafikskaber har krav om videoovervågning – se afsnittet særlige/øvrige krav.

15. Indretning af chaufførpladsen og billetteringsareal

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

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

Særligt for Midttrafik

Der friholdes ud for chaufførpladsen et billetteringsareal på ca. 650 mm x 650 mm.

16. Sikkerhedsforhold

Cyklist- og sidespejle

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

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

Bakalarm og -kamera

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

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

Generelt om TV-skærmene ved chaufførpladsen

De viste billeder på TV-skærmene skal prioriteres således:

Overvågning af udstigningsdørene, når disse døre ikke er lukkede.

Området bag bussen (bakkameraets dækning), når bussen er i bakgear.

17. Øvrige krav

Flag

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

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

Flagning sker efter Trafikselskabets anvisninger.

Affaldsspand

Der skal være en affaldsspand ved alle døre.

Avisholdere

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

Særligt for Midttrafik

Bagagerum: Der skal i alle almindelige landevejsbusser, samt komfortbusser, være et bagagerum på min. 2 m², som skal kunne medtage mindst 2 cykler.

18. Destinations- og linjenummerskilte

Generelt

Alle busser skal forsynes med destinations- og linjenummerskilte. Trafikselskabet ønsker den bedst mulige læsbarhed på destinations- og linjenummerskilte. Skiltene skal være læsbare under alle lysforhold og til enhver tid – også ved endestationsophold. Teksterne skal være lysægte.

På alle busser skal disse være diodeskilte (LED-skilte). Tal og tekst på diodeskiltene skal være amber (ravgule) på sort baggrund. Tal og tekst på diodeskiltene skal fremtræde med ensartet lysstyrke. Diodeskiltenes lysstyrke skal indstille sig efter vejrforholdene vha. lyssensorer. Defekte dioder skal straks udskiftes.

Særligt for Midttrafik

Der tillades ikke matrix-skilte

Alle destinations- og linjenummerskilte skal kunne betjenes fra chaufførpladsen.

Glaspartier foran skilte skal være refleksfri.

Placering

Bybusser og servicebusser:

I fronten placeres et destinations- og linjenummerskilt udvendig over forruden. Skiltene skal være adskilt fra forruden, så fx snavs fra defrosterluft ikke sætter sig på skiltene.

På højre side placeres et destinations- og linjenummerskilt i eller tæt ved tagkant, nær indstigningsdør.

På bybusser og nye servicebusser placeres i bussens bagende indvendigt og udvendigt et 4-cifret linjenummerskilt. Udvendigt placeres skiltet i eller tæt ved tagkant. Indvendigt placeres skiltet tæt ved loft på et for passagerne synligt sted.

På nye bybusser skal der tillige anbringes 4-cifret linjenummerskilt udvendigt på bussens venstre side. Skiltet placeres i eller tæt ved tagkant i bussens forreste halvdel.

Størrelse/opløsning, LED-skilte

Kombineret destinations- og linjenummerskilt i bussens front:

| | |
|--------------------|-------------------|
| Punkter i højden: | Min 24 |
| Punkter i bredden: | Min 160 |
| Samlet diodeareal | Min 300 x 1580 mm |

Kombineret destinations- og linjenummerskilt i bussens højre side:

| | |
|--------------------|-------------------|
| Punkter i højden: | Min 24 |
| Punkter i bredden: | Min 160 |
| Samlet diodeareal | Min 200 x 1100 mm |

Linjenummerskilt i bussens bagende (udvendig/indvendig):

| | |
|--------------------|------------------|
| Punkter i højden: | Min 24 |
| Punkter i bredden: | Min 40 |
| Samlet diodeareal: | Min 200 x 270 mm |

Linjenummerskilt i bussens venstre side:

| | |
|--------------------|------------------|
| Punkter i højden: | Min 24 |
| Punkter i bredden: | Min 40 |
| Samlet diodeareal: | Min 200 x 270 mm |

Bilag 9.2 - Forskrifter vedrørende gasbussers miljøegenskaber

1. Brændstof

Midttrafik har til hensigt at fremme den mindst forurenende busdrift. Midttrafik kræver derfor brug af naturgas eller biogas, som er opgraderet til naturgaskvalitet (Compressed natural gas – CNG). Kvaliteten følger bestemmelserne i Gasreglementet. Gassen stilles frit til rådighed for busselskabet.

Herudover kan dieselbusser i et begrænset omfang benyttes som reservebusser, jf. kontraktens § 15, stk. 5.

2. Emissioner m.v.

Kravene i EU-direktivet for røggasemission skal opfyldes. Emissionskravene i dette udbud fremgår af skemaet "Nøgleplysninger om den udbudte kørsel".

Normer for røggasemissioner fra busser:

| | EURO II | EURO III | EURO IV | EURO V | EEV* | EURO VI |
|---------------------|---------|----------|---------|--------|------|---------|
| Kvælstofilter (NOx) | 7 | 5 | 3,5 | 2,0 | 2,0 | 0,5 |
| Kulilte (CO) | 4 | 2,1 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 |
| Kulbrinte (HC) | 1,1 | 0,66 | 0,46 | 0,46 | 0,25 | 0,13 |
| Partikler (PM) | 0,15 | 0,1 | 0,02 | 0,02 | 0,02 | 0,01 |

Værdierne er maksimumværdier og måles i g/kwh.

- EURO II er gældende for busser, taget i brug efter 1. oktober 1996.
- EURO III er gældende for busser, taget i brug efter 1. oktober 2001.
- EURO IV er gældende for busser, taget i brug efter 1. oktober 2006.
- EURO V er gældende for busser, taget i brug efter 1. oktober 2009.
- EEV (Environmental enhanced vehicles) er gældende for særligt miljøvenlige køretøjer (*bemærk: Dette er ikke et lovkrav).
- EURO VI bliver gældende for busser taget i brug efter 1. januar 2014.

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

2.1 Specielt for EURO IV eller højere EURO-norm

For at overholde EURO IV eller højere EURO-norm har nogle busfabrikanter valgt en teknisk løsning, der inkluderer tankning af et additiv. Hvis busselskabet anvender busser, der anvender denne teknologi, kan Midttrafik forlange, at busselskabet dokumenterer, at dette additiv er indkøbt og anvendt.

2.2 Emissionsreducerende udstyr

Partikelemission

For busser udstyret med partikelfilter gælder følgende:

Et partikelfilter skal i kontraktperioden kunne tilbageholde mindst 85 % af massen af partikler målt gravimetrisk i fortyndingstunnel ifølge EØF 88/77 (stationær 13-mode test). Partikelfiltret skal være godkendt efter Trafikstyrelsens principgodkendelsesordning og opfylde dens kravspecifikation i hele kontraktens periode. Busselskabet skal følge servicevejledningerne og Arbejdstilsynets anbefalinger vedr. tilrettelæggelse af arbejdsprocedurerne.

I hele kontraktperioden skal filtret sikre, at K-værdien på intet tidspunkt overstiger 0,2 m-1. K-værdien er udtryk for partikelemissionen.

Virker et partikelfilter ikke, hvorved principgodkendelsesordningens krav ikke opfyldes, skal busselskabet på eget initiativ foranledige øjeblikkelig udskiftning eller reparation. Dette gælder både, hvis busselskabet selv opdager problemet, hvis det konstateres ved miljøsyn, eller hvis Midttrafik – via en stikprøvekontrol – påviser dette. Senest 1 måned efter, at problemet er konstateret, skal busselskabet indsende dokumentation for, at der igen er et velfungerende partikelfilter på bussen. Såfremt dokumentationen ikke foreligger efter 1 måned, skal bussen tages ud af drift.

NO_x-emission

Emissionen af kvælstofilter (NO_x) er afhængig af bussens EURO-norm, valg af brændstof og evt. ekstra emissionsreducerende udstyr (f.eks. EGR og SCR). Det påhviler busselskabet at sikre, at grænseværdierne ikke overskrides. Overholder bussen ikke kravene, skal busselskabet - senest 1 måned efter at problemet er konstateret - indsende dokumentation for, at fejlen er udbedret. Dette gælder både, hvis busselskabet selv opdager problemet, hvis det konstateres ved miljøsyn, eller hvis Midttrafik – via en stikprøvekontrol – påviser en overskridelse. Såfremt dokumentationen ikke foreligger efter 1 måned, skal bussen tages ud af drift. Der henvises i øvrigt til manualen for miljøsyn. Manualen kan rekvireres på www.midttrafik.dk.

Grænseværdien kan justeres i kontraktperioden, hvis kriteriet for velfungerende emissionsudstyr på en bustype med en given EURO-norm og evt. ekstra emissionsudstyr afviger fra den værdi, der er angivet i miljøsynsmanualen. Grænseværdien kan kun justeres ved enighed mellem Midttrafik og busselskabet.

Stikprøvekontrol

Midttrafik forbeholder sig ret til at foretage stikprøvekontrol af en bus, hvis der er begrundet mistanke om, at emissionskravene ikke overholdes (f.eks. synlig udstødningsrøg fra bussen). Ved kontrol på stikprøvebasis betaler Midttrafik omkostningerne til selve målingen, og målingen vil blive foretaget, så den er til mindst mulig gene for busselskabet. Målingerne kan foretages uden forudgående varsel og uden beregning, når bussens drift ikke forstyrres derved.

2.3 Miljøsyn

Samtlige busser i dette udbud som kører i byer med flere end 10.000 indbyggere, inklusive ikke-kontraktbusser, skal årligt i hele kontraktperioden gennemgå et miljøsyn (enten med fuld emissionstest eller OBD-test, afhængig af motorcertificering).

Miljøsyn skal udføres efter retningslinjerne i Midttrafiks "Miljøsynsmanual" inklusive appendix 1.

Heri fremgår det, at busselskabet kan vælge

- enten at anvende den almindelige miljøsynsmetode for alle busser,
- eller, for busser med motorcertificering i hht. EURO IV eller bedre, som er udstyret med OBD, at anvende reglerne i appendix 1.

Hertil skal det bemærkes, at busser med motorcertificering i hht. EURO IV eller højere, hvor der er eftermonteret emissionssænkende udstyr, stadig skal følge den almindelige miljøsynsmetode, og således ikke kan nøjes med den i appendix 1 beskrevne OBD-test.

For busser, der følger appendix 1-reglerne, gælder det, at det påhviler busselskabet at sikre lagring og tilgængelighed af rapporteringsmaterialet herfra.

2.4 Brændstofforbrug og CO2 udslip

Der stilles nedenstående krav til dieselbussers brændstofforbrug:

Minibusser: Minimum 4,0 km/liter.

Ca. 10m-busser:

| Type | Busser med SORT-måling (alle nye) | Busser uden SORT-måling |
|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|
| Tung og let bybuskørsel | SORT 2: Minimum 2,4 km/liter | Erfaret: Minimum 2,4 km/liter |
| Øvrige | SORT 3: Minimum 2,7 km/liter | Erfaret: Minimum 2,7 km/liter |

Ca. 12m-busser:

| Type | Busser med SORT-måling (alle nye) | Busser uden SORT-måling |
|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|
| Tung og let bybuskørsel | SORT 2: Minimum 2,1 km/liter | Erfaret: Minimum 2,1 km/liter |
| Øvrige | SORT 3: Minimum 2,5 km/liter | Erfaret: Minimum 2,5 km/liter |

Busser, der bruger andet brændstof end diesel, skal som minimum ikke udlede mere CO₂/km, end det udslip af CO₂/km der svarer til ovenstående krav til dieselbusser⁷. Krav til busser, der bruger andet brændstof end diesel, skal aftales særskilt.

⁷ En liter diesel medfører en CO₂-udledning på 2.654 g.

3. Dokumentation

3.1 Busoplysningsskema og registreringsattest

Ved kontraktstart og ved indsættelse af busser skal busselskabet indsende en busoplysningsskema for hver kontrakt- og reservebus, samt registreringsattest. Skema til indberetning forefindes under "Bus- og taxaselskaber" på www.midttrafik.dk

3.2 Brændstofforbrug

Ved indsættelse af busser skal busselskabet indsende dokumentation for bussernes brændstofforbrug. For nyere busser på 12 meter eller derovre, skal UITPs SORT (Standardised On-Road Test Cycles) anvendes. Forbrugstallene fra SORT-cyklerne 1, 2 og 3 skal angives på busoplysningsskemaet. For øvrige nye busser kan anden officiel dokumentation accepteres.

Ved indsættelse af brugte busser skal der så vidt muligt vedlægges samme dokumentation, og forbrugstallene fra SORT-cyklerne 1, 2 og 3 angives på busoplysningsskemaet. Såfremt disse SORT-forbrugstal ikke eksisterer, eller udelukkende er udført uden evt. eftermonteret emissionsreducerende udstyr, skal de brugte bussers hidtidige gennemsnitlige brændstofforbrug oplyses på busoplysningsskemaet. Ligeledes skal det oplyses, hvad busselskabet forventer af bussernes brændstofforbrug ved den kørsel, omfattet af dette udbud.

For busser med alternativ drivteknologi (hybrid, brint, ethanol m.v.) kan dokumenterede erfaringsværdier i stedet anvendes, indtil en passende certificeringsprocedure er tilgængelig.

3.3 Miljøsynsdokumentation

Busselskabet skal årligt dokumentere over for Midttrafik, at alle busser har været gennem miljøsyn. Dette gælder dog ikke i det kalenderår, hvor en bus udskiftes. Endvidere skal fabriksnye busser ikke miljøsynes i det kalenderår, hvor de indsættes.

Dokumentationen skal være i form af en målerapport, hvoraf det skal fremgå, om bussen har "bestået" miljøsyn og med hvilke værdier. Rapporten, der skal være underskrevet af en godkendt, uvildige instans, indsendes senest 14 dage efter målingen er foretaget. Formularen til miljøsynsrapporten kan rekvireres hos Midttrafik.

Målinger foretages i kalenderåret fra 1. januar til 31. december. Det er busselskabets ansvar at indsende oplysninger og dokumentation vedrørende den uvildige måleinstans, der ønskes benyttet, i så god tid, at alle busser kan nå at blive miljøsynet første gang inden kalenderårets udgang. Kravene til godkendelse som måleinstans er beskrevet i miljøsynsmanualen. Midttrafik forventer at skulle bruge ca. 14 dage til vurdering af en ny måleinstans.

Midttrafik forbeholder sig ret til at offentliggøre resultaterne fra miljøsynene med oplysning om busselskab og busfabrikat.

3.4 Oplysninger til Midttrafiks miljøkortlægning

Busselskabet skal i hele kontraktperioden medvirke til at kortlægge miljøforholdene i virksomheden. Busselskabet skal i oversigten over kontraktbusser, der indsendes årligt til Midttrafik, oplyse bussernes faktiske brændstofforbrug og kørte kilometer for den foregående køreplanår enten for hver bus, eller for hele pakken.

Brændstofforbruget af udgåede og nye busser i kontrakten, samt ikke kontraktbusser, skal også opgøres. Skema til indberetning forefindes under "Bus- og taxaselskaber" på www.midttrafik.dk. Oversigten skal være Midttrafik i hænde senest d. 31. juli.

Kortlægning af miljøforholdene indgår i Midttrafiks miljøkortlægning for den samlede busdrift i Midttrafiks område. Midttrafik vil ikke offentliggøre busselskabets brændstofforbrug pr. bustype eller rute.

3.5 Indsendelse af dokumentation

Dokumentationerne skal indsendes som anvist i følgende skema:

| Dokumentationstype | Indsendelse | | |
|---|---|-----------------------------|---|
| | Ved kontraktstart og indsættelse af bus | Årligt (senest d. 31. juli) | Årligt (højst 14 dage efter foretaget miljøsyn) |
| Busoplysningsskema og registreringsattest | X | | |
| SORT data eller lign. | X | | |
| Miljøsynsrapport | | | X |
| Busoversigtsskema | X | X | |

Støj

Midttrafik ønsker at busserne har det lavest mulige støjniveau. Bussernes støjniveau skal angives på busoplysningsskemaet.

Udvendigt støjniveau:

Må højst være 74 DB (A) for gasbusser, og 77 DB (A) for dieseldrevne busser. Målemetoden er den af myndighederne specificerede støjmålemetode 1.

Indvendigt støjniveau:

Må højst være 72 DB (A) overalt i en højde af 1,2 m over gulv ved 50 km/t.

Målingen foretages 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.

Bilag 9.5 - IT-udstyr i busserne

1. Generelle bestemmelser vedrørende IT-udstyr i busser

I dette afsnit er de generelle krav til plads af kommende IT-udstyr i busser beskrevet. I det efterfølgende afsnit 2 er de nærmere detaljer beskrevet.

Midttrafik har ret til at installere bl.a. følgende IT-udstyr:

- Computer (standard PC eller anden form for elektronisk installation, der kan sammenlignes med dette)
- Dataopsamlingsenhed
- Net- eller netværksudstyr til intern datakommunikation i bussen og som transmissionsforbindelse af elektronisk overførsel af data til central IT-installation hos Midttrafik eller dennes IT-leverandør
- Dataradio
- Positioneringsudstyr
- Display til passagerinformation
- Display til chaufførinformation
- Nye destinationsskilte
- Rejsekortudstyr, herunder kortlæsere med tilhørende sokkel, TCU, chaufførterminal samt printer

Udstyret betales, leveres og installeres af Midttrafik, medmindre andet aftales. Installationen kan blive foretaget af tredjepart, som er godkendt af Midttrafik.

Ved fabriksnye busser kan Midttrafik stille krav om, at dele af IT-udstyret (eksempelvis kabelveje) er installeret, inden kontraktkørslen begynder.

Såfremt busselskabet skifter bus eller lader andre busser uden IT-udstyr indgå i den/de ruter, hvor IT-udstyr kræves, afholder busselskabet selv udgiften til at skifte udstyret. Afmontering og installationen skal foretages af Midttrafik eller en leverandør/servicepartner, som er godkendt af Midttrafik.

Udgiften til vedligeholdelse af IT-udstyret, der er installeret i busselskabets busser, betales af Midttrafik. Midttrafiks vedligeholdelse af IT-udstyr gælder alene fejl og skader, der følger med ny-installation (ny software og hardware) og almindeligt slid. Skader på IT-udstyret efter tyveri, hærværk, brand, uagtsom omgang med IT-udstyret af busselskabet eller dets medarbejdere, betales af busselskabet.

Såfremt der opstår behov for yderligere installation i kørselsperioden, afholdes installationsudgifterne af Midttrafik.

Det IT-udstyr, der er stillet til rådighed, skal busselskabet levere tilbage til Midttrafik ved kørselsaftalens udløb. Udstyret skal leveres tilbage i funktionsdygtig og ubeskadiget stand, bortset fra almindelig slitage.

2. Teknisk specifikation

I dette afsnit er kravene til bussernes udformning nærmere beskrevet.

2.1. Fysisk installation

2.1.1. Skab til IT-udstyr

Fabriksnye busser skal indeholde et eller to skabe, hvor IT-udstyret skal placeres. Der skal være plads til følgende udstyr (dimensionerne er længde * højde * bredde og målene er i cm).

- Buscomputer (45 * 45 * 20).
- Switch.
- GPS-udstyr inkl. batteri.
- Eventuelt signalprioriteringsudstyr.
- Strømforsyning.

Skabet skal være placeret tæt ved chaufføren og være indrettet og placeret således, at der er let adgang og tilgang til skabet og indhold.

Ved benyttelse af to skabe skal der installeres strømforsyning i begge skabe.

Skabe skal være velventileret, forsynet med termostatstyret blæser og ind- og udblæsningshuller.

Medmindre andet på forhånd er godkendt af Midttrafik, skal IT-skabet udformes som en 19" rack med monterings Skinner i hver side. De øvrige indvendige dimensioner skal være 1.000 mm x 500 mm (h x d).

Hvis skabet deles i to, skal højden pr. skab være min. 500 mm. Krav til kabler, strømforsyning, elektriske signaler fra bussen og ventilation gælder for begge skabe.

I skabet skal forefindes en klemrække med std. spadestik) med fremføring og tydelig afmærkning af plus, stel og alle elektroniske signaler, monteret øverst på IT – skabets bagvæg indeholdende flg. signaler, afskærmede og kortslutningssikrede.

2.1.2. Strømforsyning

Der skal fremføres 2 elforsyningskabler til IT skabet. Det ene forsyningskabel skal være ført uden om bussens hovedafbryder. Kablet forsynes med en sikring på ca. 50 amp. Det andet kabel skal kobles på hovedafbryderen. Hvert forsyningskabel skal kunne tilkobles 6 monteringskabler. Der skal fremføres minuspol til IT Skabet.

Strømforsyningen fra bussen til IT-udstyret skal være på 24 volt. Spændingen må på intet tidspunkt overstige 32 volt. Busselskabet er ansvarlig for alle skader på IT-udstyr, der måtte opstå, hvis spændingen overstiger 32 volt.

Det må forventes, at det samlede strømforbrug for IT- og øvrigt udstyr samlet vil medføre en belastning på 40 Ampere. Når bussen ikke er i drift, forventes forbruget at være 5 Ampere.

2.1.3. Kabelveje

Fra IT-skabet skal der være kabelveje med en diameter på mindst 50 mm. Kablerne skal forbinde IT-udstyret i skabet med følgende:

- De enkelte døre i bussen (til billetmaskine/kortlæser, dørschild, PTS-sensorer). Kabelvejen skal forefindes på begge sider af dørene, fra gulv til loft.
- Tag, udvendigt (til antenner).
- Tag, indvendigt. Kabelvejen skal gå fra bussens forende til bussens bagende (til kundeinformationskilte, linjenummerskilt bag og destinations- og linjenummerskilt foran).
- Undervogn, udvendigt (til eventuelle sensorer).
- Elsystemtavle.
- Instrumentpanel hos chauffør.

Såfremt busselskabet ønsker at benytte de samme kabelveje til brug af eget udstyr og der opstår pladmangel i flere kabelveje, skal busselskabets installation enten fjernes, eller busselskabet skal afholde udgiften til en udvidelse eller installation af nye kabelveje.

Ved benyttelse af to IT-skabe skal der være kabelvej mellem disse. Kabelvejen skal være af en sådan dimension, at alle de nødvendige kabler kan forbindes til de to skabe.

2.1.4. Antenner

Der skal kunne installeres 3 UHF-antener og 2 GPS-antener. Der skal være kabeltilslutning til IT-udstyret i IT-skabet bestående af minimum 2 stk RG 58 coaxial kabler mellem skab og antenneplacering.

I bussens tag skal der findes tilstrækkeligt jordplan til antennerne, også ved montering på ikke-metal karrosseridele. Bussens tag skal endvidere være tilstrækkeligt solidt til montage af antennesoklen. Antenne og antennesokkel skal kunne tåle gennemkørsel i vaskehal.

2.1.5. Øvrigt udstyr

Busselskabet skal ved indkøb af busser sikre, at der er plads til installation af elektronisk billetteringsudstyr. Det forventes, at der skal monteres kortlæsningsenheder ved alle døre i bussen, som skal benyttes af passagerer. Ved dobbeltdøre skal det elektroniske billetteringsudstyr være placeret ved begge sider.

Destinationskilte og linjenumre skal kunne styres via en central computer. Busselskabet skal sende dokumentation for kommunikationen fra og til destinations- og linjenummerskilte.

Der skal i bussen installeres mikrofon og pr. 10 passagerer en højtaller.

Der skal hos chaufføren i bussen forefindes en mobiltelefon eller samtaleradio.

2.2. Installation og afmontering

2.2.1. Installation

Midttrafik kan stille krav om, at busselskabet udpeger en ansvarlig, som skal være kontaktperson til Midttrafik vedrørende alle IT-relaterede spørgsmål hos busselskabet.

Midttrafik leverer det antal IT-udstyr til det antal busser, busselskabet er forpligtet til efter kontrakten. Dette gælder både busser i drift og kontraktlig forpligtede reservebusser. Såfremt busselskabet finder det hensigtsmæssigt at have flere reservebusser end angivet i kontrakten, afholder busselskabet selv udgiften til installation af IT-udstyr. Installationen foretages altid af en af Midttrafik godkendt montør.

2.2.2. Afmontering

Ved afmontering af udstyr efter kontraktophør skal busserne stilles vederlagsfrit til rådighed for Midttrafik til afmontering af IT-udstyr.

2.3. Drift af IT-udstyret

Busselskabet er ansvarlig for IT-udstyret på samme måde, som busselskabet er ansvarligt over for øvrigt udstyr, der lånes af trafikelskaber, eksempelvis billetmaskiner og klippekortautomater. Ved konstatering af fejl med IT-udstyret skal den ansvarlige omgående melde dette til Midttrafik.

For ruter eller vognløb, hvor der er obligatorisk på- og aflogning, hvor Midttrafik har udlånt IT-udstyr til busselskabet til registrering af dette, har Midttrafik ret til at betragte ture, hvor der ikke er logget på eller ikke er logget korrekt på, som udgåede ture.

Ved reparation af IT-udstyr afholdes udgiften af Midttrafik, medmindre reparationen skyldes busselskabets medarbejderes uhensigtsmæssige brug af IT-udstyret, hærværk, tyveri, brand m.v.

Busselskabet har pligt til at stille fejlmeldte busser frit til rådighed for reparation i tidsrummet 9-15 på alle hverdage. Tidspunktet aftales med Midttrafik eller dennes servicepartner. Såfremt reparationstidspunktet ikke overholdes fra busselskabets side, afholder busselskabet de eventuelle ekstra omkostninger.

2.4. Øvrige bestemmelser

2.4.1. Dataindsamlingsret

Midttrafik har ret til at benytte IT-udstyret til at indsamle busselskabsspecifikke oplysninger, men der kan træffes aftale om, at data ikke videregives til andre.

2.4.2. Erstatningsansvar

Busselskabet er erstatningsansvarligt for alt Midttrafiks IT-udstyr, der er installeret i busserne.

Ved installation af nyt udstyr efter kontraktindgåelse kan der træffes særskilt aftale om forsikringsdækning af dette udstyr.

Bilag 9.6 - Rejsekortet

Midttrafik billetsystem, Rejsekortet indeholder dels kontaktløse chipkort, dels et system til kontantbillettering. Udstyr til kontantbillet erstatter det eksisterende udstyr, inkl. klippekortsmaskiner, efter en overgang, hvor begge løsninger anvendes.

Rejsekortudstyret indføres i to forskellige versioner. Dels den fulde version, som primært installeres i busser, som udfører kørsel, hvor der er et betydeligt antal kunder. Dels i en mindre udgave – "Check in mini" – som kan installeres i mindre busser og i busser, som udfører kørsel på ruter med mindre kundegrundlag.

Hvilken af de to typer rejsekortudstyr, der installeres i bussen, aftales særskilt mellem Midttrafik og busselskabet.

I det følgende beskrives de væsentligste forhold omkring installation, drift og afvikling af Rejsekortudstyret.

Installation af rejsekortudstyr i busserne – fuld version

Midttrafik er ansvarlig for den komplette installation. Busselskabet forpligter til sig til at samarbejde.

Midttrafik leverer komponenter (kortlæsere med tilhørende sokkel, TCU, chaufførterminal samt printer) samt nødvendigt dokumentationsmateriale. De leverede komponenter forbliver Midttrafiks ejendom.

Fabriksnye busser skal være installationsklare fra fabrikken. Det betyder, at al kabling og installation af monteringsmateriel skal være integreret fra fabrikken, mens det aktive udstyr monteres efterfølgende. Ved ikke-fabriksnye busser uden rejsekortudstyr skal udstyret eftermonteres. Standarder for kabling og monteringsmateriel kan rekvireres fra Midttrafik.

For hver bustype skal busselskabet medvirke til afklaring af spørgsmål og beslutning om den præcise placering af udstyr, kabelføring og andre spørgsmål vedrørende installationen. Som udgangspunkt installeres Rejsekortudstyret efter leverandørens standarder. Inden idriftsættelse skal hver enkelt bus godkendes af Midttrafik. Busselskabet skal stille busserne til rådighed for eventuel test.

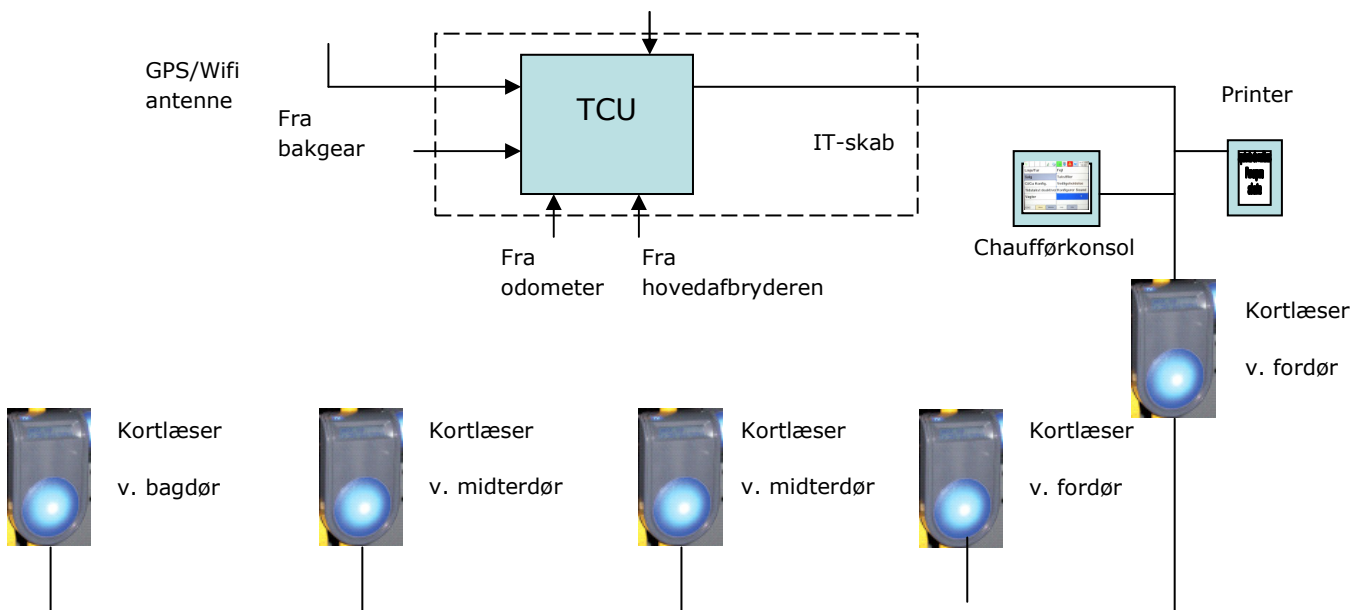
Der bliver installeret følgende udstyr i bussen:

- Kortlæsere – som udgangspunkt 1 stk. ved enkeltdør og 2 stk. ved dobbeltdøre.
- Møntbord
- Chaufførkonsol, monteret på møntbord (berøringsfølsom skærm til chaufførens betjening af rejsekort)
- Printer, monteres på møntbord eller ved fordøren (til udskrift af kontantbilletter og til udskrift af opgørelser til chaufføren). Kunderne skal selv kunne tage billetten fra printeren (se eksempel nedenfor)

- Rejsekortenhed (TCU placeret i IT-skab). TCU enheden er en central dedikeret computerenhed for systemet
- Kombineret WLAN/GPS antenne (placeret på bussens tag)

Principdiagram for rejsekortudstyret i bussen

Eksemplet viser en bybus med dørkombination (2-2-1). De viste ledningsforbindelser er kun principielle og er ikke elektrisk korrekte



I forbindelse med installation af rejsekortudstyr i bussen, skal bussen stilles til rådighed til installation i én dag, fra kl. 7:00. Midttrafik anviser installationssted.

Busselskabet skal 3 uger forinden den aftale dato for installation levere oplysninger om bussens type, alder, dørkombination, internt busnummer med mere til Midttrafik. Dette gøres ved fornyet indsendelse af busoplysningskema.

Ved udeblivelse af bus til installation af rejsekortudstyr bliver busselskabet gjort økonomisk ansvarlig. Grundtaksten herfor er 10.000 kr., eksklusiv bod, jf. kontraktens § 30, stk. 2.

Installation af rejsekortudstyr i busserne – Check in mini

Midttrafik er ansvarlig for installationen. Busselskabet forpligter til sig til at samarbejde.

Midttrafik leverer komponenter (håndholdt computer, printerenhed samt en bluetooth kortlæser) samt nødvendigt dokumentationsmateriale. Den håndholdte computer placeres/monteres i den integrerede printerenhed. De leverede komponenter forbliver Midttrafikens ejendom.

For hver bustype skal busselskabet medvirke til afklaring af spørgsmål om den præcise placering af udstyr, kabelføring og andre spørgsmål vedrørende installationen. Som udgangspunkt installeres Rejsekortudstyret efter leverandørens standarder. Inden idriftsættelse skal hver enkelt bus godkendes af Midttrafik. Busselskabet skal stille busserne til rådighed for denne test.

Check in mini udstyret skal forsynes med 12 Volt. Leverer bussen andet end 12 Volt, skal placering af transformator muliggøres.

Der bliver installeret følgende udstyr i bussen:

- Møntbord
- Håndholdt computer, som placeres/monteres i en printerenhed
- Printerenhed, monteret på møntbord ved indgangsdøren (til udskrift af kontantbilletter og til udskrift af opgørelser til chaufføren)
- En bluetooth kortlæser, som fastmonteres sammen med den håndholdte computer og printerenheden

I forbindelse med installation af rejsekort Check in mini udstyr i bussen skal bussen stilles til rådighed til installation. Installationen vil foregå inden for tidsrummet 7:00 til 17:00. Midttrafik anviser installationssted.

Busselskabet skal 3 uger forinden den aftale dato for installation levere oplysninger om bussens type, alder, dørkombination, internt busnummer med mere til Midttrafik. Dette gøres ved fornyet indsendelse af busoplysnings-skema.

Ved udeblivelse af bus til installation af rejsekortudstyr bliver busselskabet gjort økonomisk ansvarlig. Grundtaksten herfor er 10.000 kr., eksklusiv bod, jf. kontraktens § 30, stk. 2.

Installation af WLAN på garageanlæg

Der skal installeres kommunikationsudstyr (WLAN) på nogle garageanlæg, tankanlæg, busterminaler, stationer, mv. WLAN skal bruges til at overføre data mellem rejsekort i busser og det centrale rejsekortsystem. Til dette etableres en selvstændig internetforbindelse. Midttrafik står for etablering og drift af denne forbindelse.

Busselskabet skal medvirke til afklaring og beslutninger om præcis placering af udstyr, kabelføring og andre spørgsmål vedrørende installationen på garageanlæg. Busselskabets medvirken skal ske uden omkostninger for Midttrafik.

Der etableres forbindelse gennem Midttrafiks/Rejsekortets netværk for udtræk af rapporter vedrørende chaufførers salg og for administration (oprettelse, nedlæggelse, etc.) af chauffører i rejsekort. Omkostninger til Rejsekort-WLAN betales af Midttrafik. Busselskabet skal have en fungerende internetforbindelse på stedet, som busselskabet selv finansierer.

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

Undervisning af chauffører og andet personale

Uddannelse i brug af den fulde løsning

Busselskabet skal stille alle chauffører samt et passende antal driftspersonale (fx trafikvagt) til rådighed for uddannelse i rejsekortsystemet.

Midttrafik står for den overordnede planlægning af kurserne på udvalgte uddannelsesinstitutioner. Tidsplan for afholdelse af kurser laves i samarbejde med busselskabet. Uddannelsen skal ligge så tæt på indførelsen af Rejsekortet som muligt. Midttrafik leverer uddannelsesmateriale og udstyr til instruktion og øvelse i betjening af rejsekort.

Uddannelsesforløb pr. chauffør er en arbejdsdag. Driftspersonalet skal ligeledes deltage i en dag med chaufføruddannelse, samt få instruktion af Midttrafik omkring betjening og fejlmelding af rejsekortudstyret, således at de kan instruere nye chauffører i betjening og fejlmelding, af rejsekort, samt rådgive de chauffører, som har brug for ekstra rådgivning efter uddannelsen i rejsekortsystemet.

Busselskabet har ansvaret for den daglige support af chauffører. Busselskabet har ansvaret for, at samtlige chauffører og driftspersonalet til stadighed er tilstrækkeligt uddannede i betjening og fejlmelding af rejsekort og er forpligtet til at sikre, at de har tilstrækkelig viden om rejsekortsystemet i samarbejde med Midttrafik.

Uddannelse i brug af Check in mini

Busselskabet skal stille minimum en chauffør/driftspersonale (fx trafikvagt) til rådighed for instruktion i rejsekortsystemet. Denne person instruerer efterfølgende chauffører/driftspersonale hos busselskabet i brugen af rejsekortudstyr.

Midttrafik står for den overordnede planlægning af kurset. Tidsplan for afholdelse af kurser bliver lavet i samarbejde med busselskabet. Uddannelsesforløb pr. person er en halv arbejdsdag.

Busselskabet har ansvaret for, at samtlige chauffører og driftspersonalet til stadighed er tilstrækkeligt uddannede i betjening af rejsekort og er forpligtet til at sikre, at de har tilstrækkelig viden om rejsekortsystemet i samarbejde med Midttrafik.

Drift

Daglig drift

Busselskabet skal sikre, at rejsekortudstyret holdes i god stand, herunder at det er rengjort og ikke fremstår med skrammer og ridser. Vejledninger vedr. rengøring udleveres af Midttrafik.

Under kørslen skal chauffører sikre, at rejsekortsystemet fungerer efter hensigten ved at logge ind, vælge rute og tur og efter endt vagt foretage aflogning/chaufførskift. Se bodsbestemmelser i § 30, stk. 2 for manglende af- og pålogning af rejsekortudstyr.

Chaufførerne skal anvende systemet til kontantbilletsalg og i det hele taget betjene udstyret efter de retningslinjer, der fremgår af Midttrafiks chaufførhåndbog.

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

Busselskabet skal via systemets brugeradministration sikre, at alle chauffører/øvrigt personale er oprettet i systemet og tildelt log-on id og pin-kode. Midlertidige chauffører kan i en given situation tildeles et "vikar-id/kode", men brugen af dette skal begrænses og være af kortest mulig varighed.

Ændring af ruter

Chaufføren skal under kørslen sikre, at check-in og check-ud foregår korrekt. Ved utilsigtede ruteændringer kan det være nødvendigt at foretage manuel korrektion på chaufførkonsollen, således at der foregår korrekt billettering.

Med mindre andet er aftalt med Midttrafik, skal busselskabet sikre, at alle busser i drift dagligt synkroniserer og udveksler data med Back-office. Hvis en bus tages ud af drift på grund af fejl ved bussen, skal det sikres, at data fra TCU, kortlæsere, håndholdt computer m.m. overføres til Back-office samme dag, selvom bussen ikke kan bringes til garagen og dermed til normal synkronisering.

Fejlmelding og reparation af rejsekortudstyr

Alt rejsekortudstyr repareres af Rejsekortets leverandør eller af et af denne udpeget firma. Busselskabet skal straks fejlmelde udstyr, når fejl opdages/indikeres. Fejlmelding skal foretages som anvist af Midttrafik. Inden Rejsekortets ibrugtagen fremsender Midttrafik detaljerede instrukser for fejlretningsprocedurer, vedligehold også videre.

Busselskabet udfører 1. line service på kortlæserne og printere, dvs. udskifter disse ved erkendt fejl. Ligeledes skal busselskabet afhjælpe mindre fejl, fx fjerne papir, der sidder fast i printeren. Udskiftningen af udstyr skal ske snarest muligt efter fejlmeldingen fra bussen. Denne udskiftning kan finde sted med bussen i normal drift, f.eks. ved næste endestation.

Hvis rejsekortudstyret i bussen på grund af fejl i udstyret ikke længere kan anvendes efter hensigten, det vil sige til korrekt billettering, skal bussen omgående tages ud af drift og erstattes af en anden.

Medmindre andet aftales har busselskabet pligt til at stille fejlmeldte busser omkostningsfrit til rådighed for reparation i tre sammenhængende timer, mellem kl. 6.00-21.00. Tidspunktet og sted for reparation, der aftales med Midttrafiks

servicepartner, skal almindeligvis være på arbejdsdagen efter fejlmeldingen og senest på anden dagen efter fejlmeldingen. Overholder busselskabet ikke aftalte reparationstidspunkter, betaler busselskabet Midttrafiks ekstraomkostninger. Reparationen skal ske ved et WLAN.

Busselskabet skal opretholde et sikret reservedelslager med relevante komponenter til 1. line service, primært kortlæsere. Dette lager skal være tilgængeligt for afhentning og aflevering af fejlramte/reparerede komponenter. Omfanget af tilgængeligheden aftales særskilt. Rejsekortleverandøren leverer det nødvendige antal komponenter til at opretholde et tilstrækkeligt lager.

Busselskabet har ansvaret for det rejsekortudstyr, der er i hans varetægt, i såvel busser som reservedelslager. Busselskabet kan blive gjort erstatningsansvarlig ved manglende vedligeholdelse af rejsekortudstyret

Hærværk og fejlbetjening

Omkostninger til reparation pga. brand, hærværk, tyveri og fejlbetjening dækkes af busselskabet.

Ændringer af materiel

Omkostninger i forbindelse med flytning eller ændring af rejsekortudstyr i busserne eller mellem busser, afholdes af busselskabet, såfremt dette sker i sammenhæng med kontraktstart/slut eller busudskiftning i kontraktperioden. Kræver Midttrafik en flytning af udstyret, afholder Midttrafik udgifterne hertil.

Kontraktophør

Umiddelbart efter kontraktophør skal rejsekortudstyret afmonteres og afleveres til Midttrafik. Dette skal ske efter aftale med Midttrafik. Der er tale om de udstyrselementer, der oprindeligt er leveret af Midttrafik. Dette gælder tillige komponenter på reservedelslagre, diverse dokumentation, undervisningsmateriel og øvrigt materiale relateret til Rejsekortet.

Bilag 9.7 – Design, information og reklamer

1. Farve, påskrifter og bomærker m.v.

Farve

Midttrafiks krav med hensyn til busfarve fremgår af skemaet "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel".

I Midttrafiks designmanual for busser fremgår krav til farvekoder til by- og landevejsbusser samt til placering og størrelse af Midttrafik logoer og busselskabets firmanavn/logo. Bussen skal påføres busselskabets firmanavn/logo.

Designmanualen kan findes på Midttrafiks hjemmeside www.midttrafik.dk under extranettet for busselskaber, eller den kan rekvireres ved henvendelse til kommunikation@midttrafik.dk

For mindre delkomponenter kan der dog tillades afvigelser, hvis farveholdning udføres som sort, aluminium og/eller krom. Dette aftales med Midttrafik.

Håndstænger i bybusser skal være gule.

Påskrifter

Påskrifter udføres så vidt muligt som piktogrammer.

Udvendige påskrifter:

På begge sider af midterdør/bagdør anbringes: "Ingen indstigning" i øjenhøjde og med let læselig skrift (Helvetica medium) eller som piktogram. På et iøjnefaldende sted anbringes ved forreste fordør: "Billetter" og ved bageste fordør: "Kort".

Ud for døren anbringes piktogrammer, der angiver, at kørestole kan medtages, og at bussen har forbeholdte pladser.

Indvendige påskrifter:

På et iøjnefaldende sted anbringes piktogrammer om forbud mod indtagelse af is, mad og drikkevarer. Piktogrammer, der angiver rygeforbud, placeres synligt 3 steder i bussen, et forrest, et midt i og et bagerst i bussen.

Ved klapsæder i kørestolsområder opsættes skilt med teksten: "Overlad venligst denne plads til en kørestolsbruger".

Med piktogram angives endvidere kørestolspladser og forbeholdte pladser.

2. Køreplan- og informationsholdere

Holdere til Midttrafiks køreplaner og informationsfoldere placeres med minimum 3 stk. forrest i bussen og 3 stk. midt i bussen, så de er nemme at se og komme til for kunderne.

3. Reklamepladser

Til information og reklame råder Midttrafik over:

- Fire pladser til hængeskilte, to i bussens forreste halvdel og to i bussens bagerste halvdel. Pladserne skal forsynes med klemmer.
- Plakatramme bag førerplads til opsætning af plakat. De indvendige mål skal for bybusser minimum være (hxb) 600x500 mm og for landevejsbusser (hxb) 700x500 mm.
- En plads til "streamer" i bagruden (hxb) 300x1200 mm. I busser uden bagrude: I højde svarende til bagruden. Der kan ikke sælges yderligere reklameplads i bagruden.

På de gule bybusser råder busselskabet over følgende reklamepladser:

Udvendigt: Buslangsider i standardformater.

Busbagenden under bagruden.

Indvendigt: Hængeskilte, på nær de fire hængeskilte, som Midttrafik råder over.

Der må ikke anvendes totalreklame.

Der må ikke installeres infotainmentudstyr med reklame i busserne.

Bilag 10 - Kvalitetssikring

Kvalitetssikring skal sørge for, at busselskabet overholder de kvalitetskrav, der fremgår af kontrakten og sikre, at kunderne får præcis den service, Midttrafik ønsker.

Information om kvaliteten fås gennem indberetning fra busselskabet, stikprøve- og kvalitetskontroller, henvendelser fra kunder, evt. mystery shopping og undersøgelser af kundernes tilfredshed.

Midttrafik arbejder for, at kvalitetssikringen foregår i tæt dialog med busselskabet ud fra gensidig respekt og fælles interesse i at give kunderne så god en service som mulig. Den nærmere tilrettelæggelse af kvalitetsopfølgningen vil derfor ske i et tæt samarbejde mellem Midttrafik, busselskabet og chaufførerne.

1. Kvalitetsudvalg

Midttrafik har et kvalitetsudvalg, som består af ledelses- og chaufførrepræsentanter for et udvalg af de busselskaber, som kører for Midttrafik. Udvalget mødes 2 gange årligt, hvor medlemmerne kommer med input til Midttrafiks opgaver, f.eks. markedsføring, information, rejsegaranti, kvalitet mv.

Chaufførrepræsentanter, der udpeges til kvalitetsudvalget, skal have arbejdsfrihed til at deltage. Midttrafik afholder udgifterne, der er forbundet hermed.

2. Indberetning om driftens udførelse

Busselskabet har ansvaret for, at de kvalitetskrav, der er stillet til udførelsen af den daglige drift, overholdes.

Busselskabet skal til enhver tid følge den af Midttrafik fastlagte indberetningsmåde. Chaufførerne skal forstå, hvorfor der skal indberettes, hvad der skal indberettes, og hvor der skal indberettes til. Busselskabet skal på nuværende tidspunkt indberette driftsforstyrrelser på nedenstående måde:

Hverdage:

I tidsrummet mellem kl. 09.00 – 15.00 skal busselskabet indberette driftsforstyrrelser direkte i Midttrafiks webbaserede driftsforstyrrelses-database.

I tidsrummet mellem kl. 05.00 – 09.00 samt mellem kl. 15.00 – 23.00 skal busselskabet indberette driftsforstyrrelser direkte i Midttrafiks webbaserede driftsforstyrrelsesdatabase eller til Businfo pr. telefon.

I tidsrummet mellem kl. kl. 23.00 – 05.00 skal busselskabet indberette driftsforstyrrelser direkte i Midttrafiks webbaserede driftsforstyrrelses-database.

Lørdag, søndag og helligdage:

I tidsrummet mellem 07.00 – 23.00 skal busselskabet indberette driftsforstyrrelser i Midttrafiks webbaserede driftsforstyrrelsessystem eller til Businfo pr. telefon.

I tidsrummet mellem kl. 23.00 – 07.00 skal busselskabet indberette driftsforstyrrelser direkte i Midttrafiks webbaserede driftsforstyrrelses-database.

Følgende driftsforstyrrelser skal indberettes:

- Indstilling af kørsel
Senest 10 minutter efter kørslen er indstillet.
- Udgået tur
Senest 10 minutter efter turens planmæssige afgangstidspunkt.
- Forsinkelse
Straks hvis forsinkelsen er på 15 minutter eller derover.
- Korrespondancesvigt
Senest 10 minutter efter.
- Forbikørte passagerer
Senest dagen efter forbikørslen
- Herudover skal busselskabet indberette andre relevante driftsforstyrrelser.

3. Observationer

Midttrafiks kontrollører kontrollerer via stikprøver kvaliteten på en række af de områder, der er fastlagt i kontrakten. Busselskabet skal medvirke til et positivt samarbejde mellem kontrollører og busselskabets personale.

4. Kvalitets- og uddannelseskra

Midttrafik lægger vægt på, at busselskabet sikrer, at alle chauffører kører kundesvenligt, optræder venligt og imødekommende over for kunderne, er velsoig-nerede og kan tale, læse og forstå dansk.

Chaufførerne skal til enhver tid billettere korrekt og have kendskab til Midttrafiks takstsystem og rejse regler. Chaufførerne skal kende det overordnede formål med rejsegarantien. Chaufførerne skal kunne bruge mikrofon. Midttrafiks krav kan blive præciseret dels i chaufførvejledning i takstsystemet, dels i en kvalitetshåndbog.

5. Kundehenvendelser

Skriftlige kundehenvendelser til Midttrafik om busselskabet besvares af Midttrafik, efter at busselskabet er blevet hørt. Henvendelser direkte til busselskabet om konkrete driftsforhold besvares af busselskabet med kopi til Midttrafik. Henvendelser af principiel karakter fremsendes til Midttrafik, der besvarer dem.

Midttrafiks rejsegaranti administreres af Midttrafik. Busselskabet skal medvirke konstruktivt i besvarelsen af henvendelser og udarbejde forslag til løsninger, hvis der er konstateret kvalitetsbrist. Midttrafik forventer, at busselskabet svarer på henvendelser fremsendt til høring inden for fem arbejdsdage. Midttrafik melder løbende ud om resultaterne af rejsegarantien og øvrige kvalitetsmålinger.

6. Rettidighedsundersøgelse

Midttrafik vil foretage løbende målinger af bussernes rettidighed, både i knudepunkter på hele rutenettet og på udvalgte destinationer. Resultaterne bruges dels til justering af køreplaner, dels til opfølgning på vedtagne servicemål.

7. Kundemålinger

Midttrafik gennemfører med mellemrum kundeundersøgelser for at få viden om kundernes oplevelse af busrejsen. Kundeundersøgelser kan gennemføres som spørgeskemaundersøgelser, interviews osv.

Busselskabet og dets chauffører skal medvirke til undersøgelsernes gennemførelse, herunder skal chaufføren fordele og indsamle spørgeskemaer, hvis det ønskes af Midttrafik.

Kundernes tilbagemeldinger i forbindelse med Midttrafiks rejsegaranti bruges også til at få viden om kundernes tilfredshed.

Der kan blive tale om udvikling af en bonusmodel, hvor de busselskaber, der leverer den bedste kvalitet og/eller kundetilfredshed, får suppleret deres kontraktbetaling. Etablering af et sådant system kræver dialog og gensidig aftale mellem parterne.

8. Opfølgning

Kvalitetsbrist skal afhjælpes hurtigst muligt. Busselskabet er endvidere forpligtet til at afhjælpe kvalitetsbrist konstateret i forbindelse med Midttrafiks rejsegaranti, kundeundersøgelser eller andre målinger.

Midttrafik vil orientere om kvalitetsmålene og bruge dem i den løbende kvalitetsudvikling.

Midttrafik udmelder løbende resultaterne af rejsegarantien og øvrige kvalitetsmålinger til busselskabet.

9. Miljøforhold

Busselskabet er forpligtet til i hele kontraktperioden at kortlægge miljøforholdene i virksomheden, således at der kan udarbejdes grønne regnskaber.

10. Rygepolitik

Der er totalt rygeforbud i de busser, der kører for Midttrafik.

Bilag 11 – Særlige betingelser for kørsel med gasbusser

Værkstedsfaciliteter

Busselskabet er selv ansvarligt for tilvejebringelse af faciliteter til reparation, vedligeholdelse og rengøring af busser.

Da gas er brandfarlig, er håndteringen heraf underlagt de særlige sikkerhedsregler, som gælder for anvendelse af gas i almindelighed. Der er i forbindelse med kørsel på gas behov for særlig uddannelse for personalet samt sikkerhedsforanstaltninger på værkstedet og garageringsstedet.

Værkstedspersonalet skal gennemføre et kursus for vejtransport af farlige gods (ADS kursus), medens værkstedet skal være tilstrækkeligt ventileret, og skal godkendes for eksplosionssikkerhed (ATEX certificering). Af særligt udstyr på værkstedet er der ved gasdrift behov for gnistfrit værktøj samt gastømningsfaciliteter.

Det er busselskabets ansvar til hver en tid at holde sig ajourført med og overholde gældende bestemmelser for håndtering af gas og kørsel med gasbusser.

Se blandt andet bestemmelser i Gasreglementet afsnit B og C. Sikkerhedsstyrelsen er myndighed på gasområdet og ansvarlig for Gasreglementet. Hos Sikkerhedsstyrelsen kan busselskabet hente samtlige af Gasreglementets afsnit, bilag og relevante rettelsesblade.

Tankning

Holstebro Kommune stiller gassen frit til rådighed for busselskabet. Tankningsanlægget er placeret på Bisgaard Mark 5, 7500 Holstebro.

Adgangen til anlægget sker gennem en elektronisk port. Hver bus er udstyret med et kort forsynet med en chip, der åbner og lukker porten. Kortet giver samtidig adgang til tankning og tankningen registreres pr. kort, således at det er muligt at monitorere gasforbruget for hver enkelt bus uanset hvilken bås, den parkerer i, og hvilken fyldestuds den tankes fra på tankpladsen.

Tankningen foretages af busselskabets medarbejdere, der efter parkering af bussen tilslutter fylde-studsen til bussens gastank. Ved opstart af kørsel frakobler medarbejderen fyldestudsen.

Der stilles 10 fyldestudser til Slow Fill (langsom tankning) til rådighed for busselskabet, således alle kontraktbusser kan tankes samtidig. Herudover kan busselskabet i nødstilfælde benytte en fyldestuds til Fast Fill (hurtig tankning).

Bilag 12 – Procedurer og vilkår i forbindelse med virksomhedsoverdragelse

Bilag 12.1 – Ved kontraktstart

Senest 14 dage efter kontrakttildelingen, skal det nye busselskab rette henvendelse til det busselskab, som hidtil har udført kørslen, for at få oplyst, hvilke medarbejdere, der vil være omfattet af overdragelsen

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

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

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

Alle informationsmøder skal være afholdt senest to måneder efter kontrakttildelingen. Det nye busselskab skal indbyde repræsentanter fra relevante faglige organisationer og medarbejdernes tidligere arbejdsgiver til disse informationsmøder.

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

Såfremt det busselskab, som hidtil har udført kørslen, tilbyder at overdrage flere medarbejdere, end det nye busselskab har behov for, er det op til de to parter indbyrdes at aftale en tilpasning af antallet af medarbejdere og sikre, at eventuelle afskedigelser sker i overensstemmelse med reglerne herom i virksomhedsoverdragelsesloven.

Ved kontraktophør, skal busselskabet direkte til et eventuel nyt busselskab refundere alle udgifter vedrørende de medarbejdere, som det nye busselskab overtager fra det tidligere busselskab. Dette gælder alle udgifter, som kan henføres til perioden før det nye busselskabs overtagelse af kørslen. Til sådanne udgifter henregnes bl.a. løn, pensionsbidrag, særlige bidrag, overtidsbetaling, beløb svarende til oparbejdede overskuds-/afspadseringstimer, feriegodtgørelse, ferietillæg, optjente feriepenge mv.

Det til ovennævnte udgifter svarende beløb betales af busselskabet senest fire uger efter det nye busselskab har overtaget kørslen.

Manglende rettidig betaling af disse ydelser vil være at betragte som misligholdelse af den mellem busselskabet og Midttrafik indgåede kontrakt, og dermed en ydelse, som er omfattet af de af busselskabet stillede garantier.

Overdragelsen af personale - og hele forretningsgangen i forbindelse hermed - er alene et forhold mellem det hidtidige busselskab og det kommende busselskab, som her inden for rammerne af virksomhedsoverdragelsesloven skal aftale sig tilrette på dette område.

Midttrafik tager ikke del i denne proces og påtager sig således ikke forpligtelser og/eller noget ansvar i forbindelse med denne overdragelse.

Bilag 12.2 - Ved kontraktudløb

Tidsfrister, procedure og vejledende retningslinjer for afklaring af spørgsmål i forbindelse med personaleforhold ved genudbud af kørslen er følgende:

1. Umiddelbart efter opsigelse af kontrakten fra Midttrafik orienterer det hidtidige busselskab lønmodtagerrepræsentanterne eller de berørte lønmodtagere om, at kontrakten med Midttrafik udløber, og om hvem der vil blive berørt, hvis en ny kontrakt ikke opnås. Det hidtidige busselskab giver endvidere de pågældende en generel orientering om lønmodtageres retsstilling i forbindelse med virksomhedsoverdragelse.
2. Midttrafik meddeler busselskabet i god tid, hvornår de oplysninger, der skal indgå i Midttrafiks udbudsmateriale, senest skal være indsendt til Midttrafik. Busselskabet er forpligtiget til at indsende de pågældende oplysninger inden for den fastlagte frist. Skema til indberetning forefindes under "Bus- og taxaselskaber" på www.midttrafik.dk.
3. Umiddelbart efter modtagelsen af meddelelse om resultatet af udbudsrunder orienterer det hidtidige busselskab lønmodtagerrepræsentanterne eller lønmodtagerne om resultatet og indleder - hvis resultatet indebærer, at en del eller al busselskabets kørsel overdrages - forhandlinger om evt. påtænkte foranstaltninger for de berørte lønmodtagere, og om hvem der ikke ønsker at flytte over til det nye busselskab.
4. Senest 1 måned før overtagelsesdagen holder det nye busselskab et orienteringsmøde for medarbejdere, der overtages fra det hidtidige busselskab.
5. Det hidtidige busselskab har pligt til, - så vidt muligt med virkning fra overtagelsesdagen - at foretage de opsigelser, som det nye busselskab under hensyntagen til virksomhedsoverdragelsesloven finder nødvendige. Ansvar og risiko for opsigelser, foretaget af det hidtidige busselskab, foranlediget af det nye busselskab, påhviler sidstnævnte.
6. Senest 3 uger før overtagelsesdagen sender det hidtidige busselskab korrektioner til oplysningerne i udbudsmaterialet, som følge af fratrådte eller nyansatte medarbejdere i den forløbne periode, til det nye busselskab.
7. Inden for to måneder skal det hidtidige busselskab dokumentere opfyldelse eller fornøden garanti for opfyldelse af ethvert mellemværende (feriepenge, afspadsering, pensionsbidrag m.v.) med personalet, som påhviler det hidtidige busselskab. Hvis dette ikke foreligger rettidigt, forlænges perioden for sikkerhedsstillelse i § 1, stk. 8 i kontrakten.

Bilag 13 – Prisfastsættelse og procedurer ved busovertagelse

Bilag 13.1 - Overtagelsespriser

Overtagelsesprisen for busser vil blive fastsat på grundlag af den driftsøkonomisk, lineært nedskrevne værdi efter princippet i årsregnskabsloven.

For busser, der har en standard og en levetid, som svarer til busser fra danske karosserifabriker, fastsættes afskrivningsperioden til 144 måneder. Scrapværdien er fastsat til 0 kr. Første afskrivning sker i måneden efter den måned, bussen er indregistreret første gang. Der afskrives også i den måned, hvor overdragelsen sker.

Udgangspunktet for beregning af overtagelsesprisen er nedenstående modelberegne anskaffelsespris:

For højgulvsbusser

1.300.000 kr. for traditionel ca. 12 m landevejsbus

1.495.000 kr. for ca. 13,7 m bus (faktor 1,15 i fht. 12 m)

1.950.000 kr. for ledbus på ca. 18 m (faktor 1,5 i fht. 12 m)

Hertil

For laventrébusser et tillæg med faktor på 1,4 / 1,3.

For lavgulvsbusser et tillæg med faktor på 1,5 / 1,3.

For X-busser, der opfylder almindelige og særlige krav, forhøjes overtagelsesprisen med følgende tillæg:

Almindelige krav:

Inkl. aircondition: +13 %

Ekskl. aircondition: + 4 %

Særlige krav:

Toilet m.v.: +5 %

Lift m.v.: +10 %

Priserne gælder for busser anskaffet i kalenderåret 1992.

Den modelberegne anskaffelsesprisen reguleres efter den årlige udvikling i engrosprisindekset for danske maskiner og værktøj. Basis for anskaffelsesprisen i 1992 er indekset for 1991 = 197. Trafikselskaberne i Danmark ajourfører anskaffelsespriserne hvert år.

For busser af en afvigende standard og/eller med en levetid under 12 år fastsættes levetiden ved vurdering, og den oprindelige anskaffelsespris minus 10 % som udgangspunkt for beregning af overtagelsesprisen.

De beregnede priser gælder for en bus af "gennemsnitlig vedligeholdelsesstandard". For busser med en vedligeholdelsesstandard, der afviger fra gennemsnittet, gives et tillæg til eller et fradrag i prisen. Vedligeholdelsesstandard og et eventuelt tillæg eller fradrag fastsættes ved syn og skøn. Syn og skøn foretages af to vurderingsmænd, en fra hver af parterne - og foregår efter den procedure, der er angivet nedenfor.

Modelberegnete busanskaffelsespriser

| Første indregistrering | Engrosprisindeks | | Højgulv | | | Laventré | | | Lavgulv | | |
|------------------------|--------------------------------|--------|----------------------|-----------|-----------|-----------------|-----------|-----------|-----------------|-----------|-----------|
| | for danske maskiner og værktøj | | 12 m | 13,7 m | Ledbus | 12 m | 13,7 m | Ledbus | 12 m | 13,7 m | Ledbus |
| år | år | Indeks | Faktor for størrelse | | | Faktor for type | | | Faktor for type | | |
| | | | Basis | 1,15 | 1,50 | 1,4 / 1,3 | 1,4 / 1,3 | 1,4 / 1,3 | 1,5 / 1,3 | 1,5 / 1,3 | 1,5 / 1,3 |
| 2012 | 2011 | 280,5 | 1.851.015 | 2.128.668 | 2.776.523 | 1.993.401 | 2.292.411 | 2.990.102 | 2.135.787 | 2.456.155 | 3.203.680 |
| 2011 | 2010 | 279,0 | 1.841.117 | 2.117.284 | 2.761.675 | 1.982.741 | 2.280.152 | 2.974.112 | 2.124.365 | 2.443.020 | 3.186.548 |
| 2010 | 2009 | 276,8 | 1.826.599 | 2.100.589 | 2.739.898 | 1.967.107 | 2.262.173 | 2.950.660 | 2.107.614 | 2.423.756 | 3.161.421 |
| 2009 | 2008 | 268,9 | 1.774.242 | 2.040.378 | 2.661.363 | 1.910.722 | 2.197.330 | 2.866.083 | 2.047.202 | 2.354.282 | 3.070.803 |
| 2008 | 2007 | 258,8 | 1.707.859 | 1.964.037 | 2.561.788 | 1.839.232 | 2.115.117 | 2.758.849 | 1.970.606 | 2.266.197 | 2.955.909 |
| 2007 | 2006 | 248,7 | 1.641.475 | 1.887.697 | 2.462.213 | 1.767.743 | 2.032.904 | 2.651.614 | 1.894.010 | 2.178.112 | 2.841.015 |
| 2006 | 2005 | 242,9 | 1.603.165 | 1.843.640 | 2.404.748 | 1.726.486 | 1.985.458 | 2.589.728 | 1.849.806 | 2.127.277 | 2.774.709 |
| 2005 | 2004 | 237,5 | 1.566.935 | 1.801.976 | 2.350.403 | 1.687.469 | 1.940.589 | 2.531.203 | 1.808.002 | 2.079.203 | 2.712.004 |
| 2004 | 2003 | 235,7 | 1.555.290 | 1.788.584 | 2.332.935 | 1.674.928 | 1.926.167 | 2.512.392 | 1.794.566 | 2.063.750 | 2.691.848 |
| 2003 | 2002 | 237,3 | 1.565.641 | 1.800.488 | 2.348.462 | 1.686.075 | 1.938.987 | 2.529.113 | 1.806.509 | 2.077.486 | 2.709.764 |
| 2002 | 2001 | 234,1 | 1.544.939 | 1.776.680 | 2.317.408 | 1.663.780 | 1.913.347 | 2.495.670 | 1.782.622 | 2.050.015 | 2.673.933 |
| 1992 | 1991 | 197,0 | 1.300.000 | 1.495.000 | 1.950.000 | 1.400.000 | 1.610.000 | 2.100.000 | 1.500.000 | 1.725.000 | 2.250.000 |

De modelberegnete priser gælder for hele kalenderåret, uanset hvornår i året bussen er indregistreret. Skemaerne suppleres årligt med et nyt første indregistreringsår.

Bilag 13.2 - Ved kontraktudløb

Såfremt der er busovertagelse ved kontraktudløb, fremgår det af nøgleoplysninger om kontrakten.

Prisberegning

De efter ovenstående beregnede anskaffelsespriser og dermed også overdragelsesprisen reduceres i denne kontrakt til 85 %.

Modelberegne busanskaffelsespriser – 85 %

| 1. ind-regist. | Engrosprisindeks | | Højgulv | | | Laventré | | | Lavgulv | | |
|----------------|------------------|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | år | indeks | 12 m | 13,7 m | Ledbus | 12 m | 13,7 m | Ledbus | 12 m | 13,7 m | Ledbus |
| 2012 | 2011 | 280,5 | 1.573.363 | 1.809.367 | 2.360.044 | 1.694.391 | 1.948.549 | 2.541.586 | 1.815.419 | 2.087.732 | 2.723.128 |
| 2011 | 2010 | 279,0 | 1.564.949 | 1.799.692 | 2.347.424 | 1.685.330 | 1.938.129 | 2.527.995 | 1.805.711 | 2.076.567 | 2.708.566 |
| 2010 | 2009 | 276,8 | 1.552.609 | 1.785.501 | 2.328.914 | 1.672.041 | 1.922.847 | 2.508.061 | 1.791.472 | 2.060.193 | 2.687.208 |
| 2009 | 2008 | 268,9 | 1.508.106 | 1.734.321 | 2.262.158 | 1.624.114 | 1.867.731 | 2.436.171 | 1.740.122 | 2.001.140 | 2.610.183 |
| 2008 | 2007 | 258,8 | 1.451.680 | 1.669.432 | 2.177.520 | 1.563.348 | 1.797.850 | 2.345.021 | 1.675.015 | 1.926.268 | 2.512.523 |
| 2007 | 2006 | 248,7 | 1.395.254 | 1.604.542 | 2.092.881 | 1.502.581 | 1.727.969 | 2.253.872 | 1.609.909 | 1.851.395 | 2.414.863 |
| 2006 | 2005 | 242,9 | 1.362.690 | 1.567.094 | 2.044.036 | 1.467.513 | 1.687.640 | 2.201.269 | 1.572.335 | 1.808.185 | 2.358.503 |
| 2005 | 2004 | 237,5 | 1.331.895 | 1.531.679 | 1.997.843 | 1.434.349 | 1.649.501 | 2.151.523 | 1.536.802 | 1.767.322 | 2.305.203 |
| 2004 | 2003 | 235,7 | 1.321.997 | 1.520.296 | 1.982.995 | 1.423.689 | 1.637.242 | 2.135.533 | 1.525.381 | 1.754.188 | 2.288.071 |
| 2003 | 2002 | 237,3 | 1.330.795 | 1.530.415 | 1.996.193 | 1.433.164 | 1.648.139 | 2.149.746 | 1.535.533 | 1.765.863 | 2.303.299 |
| 2002 | 2001 | 234,1 | 1.313.198 | 1.510.178 | 1.969.797 | 1.414.213 | 1.626.345 | 2.121.320 | 1.515.228 | 1.742.513 | 2.272.843 |

Der er ret, men ikke pligt til busoverdragelse ved kontraktophør. Dette gælder kun kontraktbusser. Ret og pligt til busoverdragelse gælder uanset årsagen til kontraktophør og uanset hvornår kontrakten ophører.

Alle kontraktbusser, det er aftalt, at busselskabet skal råde over, kan overdrages.

Overdragelse af busserne skal ske direkte fra det busselskab, Midttrafik har kontrakt med om udførelse af buskørsel umiddelbart op til kontraktophør, til det busselskab, der skal udføre kørslen derefter.

Overdragelsen sker som anført nedenfor.

Skemaer til brug ved indhentning af oplysninger til brug i næste udbud ligger i bilag 13.4. Midttrafik kan ændre og supplere skemaet.

Procedure

1. På Midttrafiks anmodning afgiver busselskabet de oplysninger om busser til overtagelse, som Midttrafik skal bruge i forbindelse med nyt udbud. Det sker ved udfyldelse af rapport for hver bus, se bilag 13.6. Midttrafik beregner overtagelsesprisen og fremsender beregningen til busselskabets eventuelle bemærkninger og godkendelse. Når busselskabet har underskrevet busovertagelsesskemaet, er busselskabet forpligtet til at overdrage bussen til den beregnede pris, hvis busselskabet ikke selv vinder den kørsel, som bussen indgår i ved det nye udbud.
2. Når det er afklaret, hvem der skal udføre kørslen i de nye kontrakter, og hvor der skal ske overdragelse af busser til det nye busselskab, tager det hidtidige busselskab (sælger) kontakt til det nye busselskab (køber) og aftaler syn og skøn for de busser, der skal overtages. Syn og skøn foretages af to vurderingsmænd, udpeget af køber henholdsvis sælger.

Vurderingsmændene fastlægger på grundlag af syn og skøn af bussens vedligeholdelsesstandard, om der skal ske et fradrag eller tillæg til den modelberegnete pris. Der gives tillæg, hvis bussen har en bedre vedligeholdelsesstandard end forventet efter dens alder og kørte kilometer, og fradrag, hvis vedligeholdelsesstandard er dårligere. De to vurderingsmænd udfærdiger en fælles, detaljeret synsrapport, der sendes til sælger og køber.

Syn og skøn sker efter de retningslinjer, der er angivet i bilag 13.4 med anvendelse af skemaerne i 13.5 og 13.6. Syn og skøn skal være afsluttet senest tre uger før overtagelsesdagen.

3. Den modelberegnete overtagelsespris med tillæg eller fradrag af den ved syn og skøn fastlagte korrektion for vedligeholdelsesstandard udgør den endelige overtagelsespris. Parterne kan aftale, at syn og skøn undlades, og at man i stedet for fastlægger den endelige overtagelsespris ved forhandling. Når de endelige overtagelsespriser er fastlagt, udarbejdes købekontrakt på initiativ af køber. Model for købekontrakt er angivet i bilag 13.7. Kontrakten underskrives af køber og sælger. Sælger og køber er forpligtigede til at afgivehenholdsvis overtage busserne til den endelige fastsatte overtagelsespris.

Parterne kan aftale at følge en anden procedure for overdragelse.

4. Det eller de overtagelsesbeløb, der fremgår af købekontrakten, deponeres af det nye busselskab senest fire bankdage før overdragelsen i sælgers pengeinstitut. Det fulde overtagelsesbeløb skal deponeres. Ophævelse af deponeringen finder sted senest fem bankdage efter overdragelsen, forudsat at busserne er i lige så god stand som ved syn og skøn, idet der dog tilbageholdes 50.000 kr. pr. bus til afhjælpning af evt. skjulte fejl og mangler, jf. pkt. 7 og 8

nedenfor.

Forrentningen af overtagelsesbeløbet sker med renten på deponeringskontoen. Forrentningen før overtagelsesdatoen tilfalder det nye busselskab og forrentningen fra og med overtagelsesdatoen tilfalder det hidtidige busselskab.

5. Ved driftsstart på en søndag overdrages busserne efter endt kørsel fredag eller lørdag. For busser, der kører efter kl. 24 om lørdagen, sker overdragelsen efter endt driftsdøgn. Busserne overdrages i køreklar stand og med fuld tank.
6. Det tidligere busselskabs firmanavn skal være fjernet fra busserne senest 14 dage efter overtagelsen.
7. Evt. klager fra køber over, at bussen har mangler, der ikke er taget rimeligt hensyn til ved vurderingen, rettes til sælger. Klagen skal fremsættes inden fire uger efter overtagelsen, forudsat at bussen har kunnet være i drift i perioden. Der vil ikke blive taget hensyn til klager, der fremsættes efter dette tidspunkt, heller ikke for så vidt angår skjulte mangler.
8. Hvis køber ikke har rejst krav inden denne frist, frigives de 50.000 kr. (plus renter,) som er nævnt i pkt. 4. Hvis kravet er mindre end 50.000 kr. (plus renter,) frigives differencen.

Bilag 13.3 – Retningslinjer for syn og skøn

Syn og skøn afholdes, hvis en af parterne ønsker syn og skøn gennemført. Det foretages af to vurderingsmænd, der repræsenterer henholdsvis sælger og køber.

I dette afsnit beskrives retningslinjerne for dette syn og skøn.

Tilrettelæggelse

Sælger fastlægger tid og sted for syn og skøn. Der skal være en grav på det sted, hvor vurderingen finder sted, da det skal være muligt at foretage en besigtigelse af undervognen.

Bussen skal være lovlig og funktionsdygtig på overdragelsestidspunktet. Bussen skal være i samme stand og have det samme udstyr på overdragelsestidspunktet, som den havde på vurderingstidspunktet.

Synsrapport

I forbindelse med syn og skøn udfærdiger de to vurderingsmænd en synsrapport, som de underskriver på stedet (se skema). Som basisoplysninger anvendes den busrapport, som sælger har udfyldt.

Vurderingsmændene sender synsrapporten til køber og sælger.

Sælger kan efter modtagelsen af rapporten vælge at udbrede de mangler, der har givet anledning til mindrepriser. Udbedringen skal være foretaget og meddelelse herom sendt til køber senest 14 dage inden overtagelsestidspunktet.

Merpriser og mindrepriser

Overtagelsesprisen er beregnet i henhold til bilag 13.3. Priser for den enkelte bus er angivet i udbudsmaterialet.

Ved syn og skøn skal der derfor ikke tages stilling til selve prisen for bussen. Der skal derimod fastlægges en mer- eller mindrepris, som tager hensyn til, om bussens vedligeholdelsesstand i forhold til dens alder vurderes som værende over eller under middel. Mer- eller mindreprisen skal i princippet modsvare forventede mindre eller større driftsudgifter for det nye busselskab.

Der gives ikke merbetaling for ekstraudstyr, der ikke er indgået særlig aftale om.

Ekstraudstyr, der er i bussen på vurderingstidspunktet, må ikke fjernes inden overtagelsen. Der gøres ikke fradrag for manglende donkraft og reservehjul.

De enkelte punkter i synsrapporten

Nedenfor gennemgås de enkelte punkter i synsrapporten. Ved de skraverede områder i skemaet kan der ikke blive tale om mer- og/eller mindrebetalning.

Pkt. 1. Karosseriskader

Her anføres også større lagskader ud over naturlig slitage. Mindreprisen er den skønnede reparationsudgift.

Pkt. 2. Frontrude

Mindrepris ved stenslag i viskerfeltet og ved revner i ruden. Beløbet er omkostningen ved udskiftning.

Pkt. 3. Sideruder

Mindrepris ved punkterede termoruder - beløbet er omkostningen ved udskiftning.

Pkt. 4. Lygteglas

Mindrepris ved revner og skader - beløbet er omkostningen ved udskiftning.

Pkt. 5. Dæk

Det anføres for de enkelte hjul, om der er tale om nye (n) eller regummierede (r) dæk. Slidbanen anføres i pct. af ny. Der gives kun merpris, hvis samtlige dæk har mindst 75 % af ny slidbane. Merprisen er i så tilfælde 6.000 kr.

Pkt. 6. Stolebetræk.

Der gives merpris hvis betrækket i en ældre bus er nyt (under 1 år), ensartet og uden skader. Mindreprisen svarer til udgiften til udskiftning eller reparation af skaden.

Pkt. 7-9. Gulv, sider og loft

Mindreprisen svarer til reparationsudgiften for skader.

Pkt. 10. Motor. Der gives merpris for en ny motor eller en hovedreparation, som har omfattet mindst stemples, føringer, lejer, brændstofpumpe, vandpumpe og starter (ellers efter vurdering). Beløbet er 40.000 kr., der afskrives lineært over 100.000 km fra det tidspunkt, hvor udskiftningen/hovedreparationen er foretaget. Ny motor/hovedreparation skal dokumenteres.

Pkt. 11. Gearkasse

Der gives merpris for ombytning af gearkasse. Beløbet er 50 % af regningen, som afskrives lineært over 100.000 km.

Pkt. 12. Aksler (kardan, bagtøj, hjulophæng)

Ingen specifik merpris, jf. dog nedenfor.

Pkt. 10-13. Motor gearkasse og aksler

Der gives en merpris (efter vurdering) for ringe slitage, hvis bussen har kørt et antal km under 50 % af det normale for pågældende bustype.

Bemærkninger

Her noteres bl.a. det ekstra udstyr, som bussen har på vurderings-tidspunktet.

For de punkter under 1-12, hvor der er angivet mer- eller mindrepris, beskrives årsagen på side 2.

Bemærkninger:

Vurderingsmand for køber (underskrift)

Vurderingsmand for sælger (underskrift)

Bilag 13.5 – Busoplysninger ved kontraktudløb**Basisoplysninger** (udfyldes af busejer)

Internt bus nr.:

Busejerens navn:

Tlf.nr.:

Adresse:

Afgregningspladser:

Antal siddepladser:

Antal ståpladser:

Evt. fradrag i kontraktbetingelser (busforskrifter):

%

Bustype:

Dørrangement:

Evt. tillæg i kontraktbetaling:

Registreret 1. gang den:

Nuværende reg.nr.:

Brændstof:

Stelnr.:

Chassisfabrikat:

Karosserifabrikat:

Motortype:

Gearkassetype:

Eventuel partikelfilter:

Opfylder EURO norm nr.:

Dato for sidste syn:

Udvendig busfarve:

Km-tæller viser:

Kørt i alt km:

Hovedreparation af motor foretaget:

JA

NEJ

Motor kørt i alt efter evt. hovedreparation:

km

Hovedreparation af gearkasse foretaget:

JA

NEJ:

Gearkasse kørt i alt efter evt. hovedreparation:

km

Følgende dele på bussen er ejer bekendt med som værende defekte og/eller kun delvist fungerende:

Følgende ekstra udstyr berettiger efter ejers opfattelse til en forhøjelse af busprisen:

Dato:

Underskrift:

Bilag 13.6 – Model for købekontrakt

Mellem underskrevne

Sælger:

og

Køber:

er indgået følgende aftale vedrørende overdragelse af de busser, som sælger hidtil har anvendt i forbindelse med driften af busselskabet for Midttrafik.

Genstand for overdragelsen**§ 1**

Overdragelsen omfatter _____ busser opregnet i bilag 1 til nærværende købekontrakt.

Busserne overtages i god og funktionsdygtig stand med fulde tanke inkl. alt eventuelt ekstra udstyr, som det er aftalt/bestemt, at køber overtager.

Bussernes pris (den modelberegnete + regulering fastsat ved vurdering) fremgår ligeledes af bilag 1.

Overdragelsen omfatter også busafhængigt billetteringsudstyr, f.eks. installationer, billetmaskiner, møntbord og lign., hvor dette er leveret af Midttrafik.

Billetteringsudstyr prisfastsættes ikke, idet dette fortsat er Midttrafiks ejendom.

§ 2

Uanset forudgående afholdt syn og skøn i tilknytning til prissætningen af de overdragne busser forbeholder køber sig ret til senere at rejse krav overfor sælger på grund af mangler ved de overdragne busser, der ikke blev konstateret ved eventuelt syn og skøn.

Et sådant krav skal rejses inden 4 uger efter overtagelsesdagen, forudsat at bussen har kunnet være i drift i perioden.

Efter udløbet af ovenfor fastsatte reklamationsfrist har sælger intet ansvar for fejl og mangler - herunder skjulte fejl og mangler - af nogen art ved de i § 1 nævnte busser, bortset fra vanhjemmel jf. § 3.

§ 3

Sælger indestår for, at de i § 1 nævnte busser er sælgers ejendom og i øvrigt ubehæftede.

Overdragelsesdag

§ 4

Busserne overtages pr. den _____, ved kørselsophør eller efter aftale.

Overtagelsesstedet er hos sælger.

§ 5

Køber forpligter sig til at fjerne sælgers firmanavn og -bomærke fra de overdragne busser senest 14 dage efter overtagelsen.

Købesummen

§ 6

Købesummen for de overdragne busser udgør i alt kr. _____

Købesummen er specificeret angivet i bilag 1 til nærværende købekontrakt.

Der betales ikke moms af overdragelsessummen, idet køber samtidig overtager kørsel på ruten. Se endvidere § 10.

Købesummens betaling

§ 7

Købesummen deponeres af køber senest 4 bankdage inden overtagelsesdagen i sælgers pengeinstitut.

Den deponerede købesum frigives tidligst på overtagelsestidspunktet og senest 5 bankdage efter overtagelsesdagen mod sælgers pengeinstituts indeståelse for, at busserne er ubehæftede i pengeinstituttet, jf. § 3, samt under forudsætning af, at busserne er i samme stand, bortset fra naturlig slitage, som på tidspunktet for forudgående afholdt syn og skøn i tilknytning til prissætning af de overdragne busser.

50.000 kr. pr. bus af den deponerede købesum til afhjælpning af skjulte fejl og mangler frigives senest 4 uger efter overtagelsesdagen, under forudsætning af, at der ikke er indgivet krav om udbedring af fejl og mangler.

Renter at det deponerede beløb frem til overtagelsesdagen tilfalder køber. Renter efter overtagelsesdagen tilfalder sælger.

Omregistrering

§ 8

De overtagne busser omregistreres af køber. Omregistrering finder sted senest 1. hverdag efter overtagelsen. Udgift til omregistrering betales af køber.

Sælger skal sikre, at bussen/busserne er synet inden for 9 måneder før overtagelsesdagen.

Forsikringer

§ 9

Køber overtager ikke sælgers forsikringer.

Køber er ansvarlig over for sælgers evt. omkostninger i forbindelse med skader opstået fra overtagelsestidspunktet, den og frem til omregistrering har fundet sted, senest den

Moms

§ 10

Sælgers evt. momsreguleringsforpligtelser er køber uvedkommende. Momsregulerings-forpligtelsen overdrages dog så vidt muligt til køber, jf. bestemmelserne i momslovens

§ 43 stk. 3, nr. 5 og momsbekendtgørelsens §18 og 19.

Omkostninger

§ 11

Omkostningerne til stemping og oprettelse af nærværende købekontrakt afholdes af køber. Hver af parterne afholder i øvrigt eventuelle omkostninger til egne rådgivere.

Tvister

§ 12

Parternes uoverensstemmelser, der ikke kan bilægges ved forhandling, kan af hver af parterne begæres afgjort ved voldgift efter dansk ret.

Voldgiftsrettens afgørelse er bindende for parterne. Voldgiftsretten består af 3 medlemmer. Formanden udpeges på begæring af en af parterne af præsidenten for Vestre Landsret.

Hver af parterne udpeger en voldgiftsmand. Voldgiftsmændene skal udpeges og anmeldes til formanden senest 14 dage efter, at denne er udpeget. Foreligger en sådan anmeldelse ikke, vælger formanden voldgiftsmanden.

Voldgiftsretten fastlægger selv proceduren for behandlingen af den enkelte sag. Sagen skal dog optages til kendelse så vidt muligt senest 12 uger efter rettens nedsættelse. Voldgiftsretten kan på en af parternes begæring indhente fornødne sagkyndige erklæringer. Voldgiftsretten fastsætter selv sit honorar og tager stilling til, hvordan dette skal fordeles mellem parterne. Voldgiftsretten kan derudover pålægge den ene part at svare den anden parts omkostninger.

_____, den / 20

_____, den / 20

For sælger

For køber