

34. Udbud

Udbudsbetingelser



midttrafik

Indholdsfortegnelse

Oversigt over den udbudte kørsel	4
Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel	4
Vigtige datoer vedrørende kontrakten	4
Tildeling og budmuligheder	4
Vigtige datoer i tilbudsfasen	4
Henvendelser i tilbudsfasen	5
Afregningssatser	5
Krav til busser fra kontraktstart	5
Krav til busser ved udskiftning	6
Andre betingelser	6
Udbudsvilkår	7
Væsentlige ændringer i udbudsbetingelserne og særlige forhold i dette udbud	7
Spørge-og orienteringsmøde	7
Tildelingsprincip	7
Kontraktlængde	7
Busovertagelse ved kontraktudløb	7
Realtidssystem og internet i alle busser	8
Reviderede bestemmelser om modregning i betalingen	8
Option på stillezone	8
Option på biodiesel	8
1. Udbudsmaterialet	9
2. Retsgrundlaget	9
3. Hvem kan byde	9
4. Tilbuddets form	10
5. Forbehold	11
6. Alternative tilbud	11
7. Henvendelser	11
8. Aflevering og åbning af tilbud	12
9. Aktindsigt - offentliggørelse	12
10. Valg af tilbud	13
11. Garantistillelse	13

12. Vedståelsesfrist	13
13. Indgåelse af kontrakt	13
14. Virksomhedsoverdragelse	13
15. Overtagelse af hidtil anvendte busser.....	14
16. Krav til busser.....	14
17. Overdragelse af busser ved kontraktens udløb	14
18. Kørsel med ikke-kontraktbusser	15
19. Køreplanændringer og reduktion i den udbudte kørsel.....	15
20. Oplysninger om vejforhold og andre forhold på ruterne	15
Bilag A – Tilbudsblanket.....	16
Bilag B - Ansøgning om dokumentation for tilladelser fra Trafikstyrelsen	17
Bilag C - Gældserklæring (Tro og Love)	18
Bilag D.1 - Virksomhedsbeskrivelse	19
Bilag D.2 - Tildelingsmodel.....	22
Bilag E - Erklæring om beskyttelse på arbejdspladsen.....	24
Bilag F - Garantierklæring	25
Bilag G - Busudskiftningsplan	26
A-kontrakt	27
Nøgleoplysninger om kontrakten	27
1. Generelt.....	28
2. Køreplanlægning	30
3. Reduktion i kørselsomfang.....	31
4. Kørselens udførelse, kundebetjening	32
5. Kvalitetssikring	35
6. Takst, kontrol og tælling	36
7. Reklamer og information	37
8. Kørselsmateriellet.....	38
9. Betalingsmodellen	40
10. Afregning	42
11. Ikrafttræden, opsigelse, misligholdelse og busalder ved forlængelse	43
12. Modregning i betalingen	45
13. Løsning af tvister og lovvalg	47
Bilag 1-5 – Tilbud, Virksomhedsbeskrivelse, Garanti, m.fl.	49

Bilag 6 - Opgørelse af køreplantimer og regulering af chaufførbetaling	50
Bilag 7 - Prisudvikling	53
Bilag 8 - Aftale om kørsel med ikke-kontraktbusser.	54
Bilag 9 - Forskrifter vedrørende bussers indretning og udstyr	56
Bilag 9.1 - Fælles busforskrifter vedrørende indretning	57
Bilag 9.2 - Forskrifter vedrørende bussers miljøegenskaber	70
Bilag 9.3 - Forskrifter vedrørende indretning af mindre busser	76
Bilag 9.4 - Særlige krav til indretning af X Busser.....	84
Bilag 9.5 - IT-udstyr i busserne.....	91
Bilag 9.6 - Design, information og reklamer.....	97
Bilag 10 - Kvalitetssikring.....	99
Bilag 11 - Beredskabsplan	102
Bilag 12 – Procedurer og vilkår i forbindelse med virksomhedsoverdragelse	104
Bilag 12.1 - Ved kontraktstart.....	104
Bilag 12.2 - Ved kontraktudløb.....	106
Bilag 13 – Prisfastsættelse og procedurer ved busovertagelse.....	107
Bilag 13.1 - Overtagelsespriser	107
Bilag 13.2 - Ved kontraktudløb.....	109
Bilag 13.3 – Retningslinjer for syn og skøn	112
Bilag 13.4 – Skema til syn og skøn.....	114
Bilag 13.5 – Busoplysninger ved kontraktudløb	115
Bilag 13.6 – Model for købekontrakt	116
Bilag 14: Buskørsel med biodiesel over de gængse standarder.....	120
Bilag 15 – Supplerende krav til rute 925X	122

Oversigt over den udbudte kørsel

Se særskilt oversigt på hjemmesiden med det øvrige udbudsmateriale.

Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel

Vigtige datoer vedrørende kontrakten

Kontraktstart	30. juni 2013
Kontraktløbetid	Der kan bydes på 4 år, 6 år eller 8 år
Tidligste kontraktudløb	Køreplansskifte i juni 2017, 2019 eller 2021
Forlængelsesmulighed	Op til halvdelen af den tilbudte kontraktlængde efter gensidig aftale

Tildeling og budmuligheder

Tildelingskriterie	Økonomisk mest fordelagtige
Kombinationsmuligheder	A: pakkerne 1, 2 og 3 B: Udgået C: pakkerne 6, 7 og 8 D: pakkerne 10, 11, 12 og 13 E: pakkerne 17, 18 og 19

Vigtige datoer i tilbudsfasen

Spørge- og orienteringsmøde	5. december 2012, kl. 10
Sidste frist for modtagelse af spørgsmål ¹	21. januar 2013, eller 9 dage inden tilbudsfrist
Sidste frist for svar på spørgsmål / rettelsesblade	24. januar 2013, eller 6 dage inden tilbudsfrist
Afleveringsfrist	30. januar 2013, kl. 10.00
Åbning af indkomne tilbud	30. januar 2013, kl. 10.00
Sidste frist for fremsendelse af tilladelser til buskørsel ²	6. februar 2013
Forventet beslutning om tildeling	1. marts 2013

¹ Se endvidere udbudsvilkårenes afsnit 7

² Såfremt de ikke er sendt sammen med tilbuddet.

Frist for garantistillelse	15. marts 2013, eller 2 uger efter tildeling
Vedståelsesfrist	29. marts 2013, eller 4 uger efter tildeling

Henvendelser i tilbudsfasen

Henvendelser med henblik på bekræftelse af data eller oplysninger i materialet kan rettes til:

Primært, Jan Ingebrigtsen	tlf. 87 40 82 82
Ved fravær, Thomas D. Mikkelsen	tlf. 87 40 83 64
Skriftlig henvendelse vedrørende dette udbud bedes sendt pr. e-mail til:	jai@Midttrafik.dk
Med kopi til:	busudbud@Midttrafik.dk

Afregningssatser

Sats for chaufføromkostninger	Udfyldes efter tildeling
Sats for øvrige timeafhængige omkostninger	Udfyldes efter tildeling
Sats for busafhængige omkostninger	Udfyldes efter tildeling
Sats for modregning for manglende opfyldelse af euronorm	Udfyldes efter tildeling, Se nærmere § 30 stk. 5
Sats for modregning for manglende miljøcertificering	Udfyldes efter tildeling, Se nærmere § 30 stk. 5
Prisniveau	Indeks 109,6 (november 2012)

Krav til busser fra kontraktstart³

Farve	• Landevejsbusser skal være Midttrafik blå • Ekspresbusser skal være X Bus blå
Realtidsinformation, se bilag 9.5.1	Udgået
Trådløst internet, se bilag 9.5.1	Alle busser ⁴

³ Kravene skal være opfyldt senest to måneder efter kontraktstart.

⁴ Overtagne X Busser i pakke 10 og 19 har allerede denne løsning implementeret.

Krav til busser ved udskiftning

Se kravene til busser i den enkelte pakke.

Se yderligere om krav til busser i bilag 9. Er der uoverensstemmelse mellem krav til busser i pakkebeskrivelsen og i bilag 9, har kravene i pakkebeskrivelser forrang.

Andre betingelser

Busovertagelse ved kontraktudløb	Kan ønskes af byder. Indgår som tildelingskriterium.
Takstsystem	Midttrafiks takstsystem
Billetteringsmaskiner	Scanpoint
Opsætning af køreplantavler	Der kan forventes at være opsætning i de fleste pakker. Se pakkebeskrivelser.

Udbudsvilkår

Væsentlige ændringer i udbudsbetingelserne og særlige forhold i dette udbud

Spørge-og orienteringsmøde

Midttrafik vil d. 5. december 2012 kl. 10 afholde et spørge- og orienteringsmøde. Mødet vil finde sted i mødelokalet hos Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg.

Der vil være offentlig adgang til mødet. Der må dog højst deltage to personer pr. byder af pladshensyn. Deltagere tilmelder sig på busudbud@midttrafik.dk.

Tildelingsprincip

Tildelingen foregår efter princippet "økonomisk mest fordelagtige tilbud". Det betyder, at der lægges vægt på andet end pris ved vurderingen.

Ved vurderingen tæller følgende kriterier:

- | | |
|----------------------------|-------------|
| • Tilbudspris | 94 % |
| • Fysisk miljø | 5 % |
| ○ Heraf euronorm | 90 % |
| ○ Heraf Miljøcertificering | 10 % |
| • Busovertagelse | 1 % |

Se nærmere om tildelingsmodellen i bilag D.2

Kontraktlængde

Midttrafik giver mulighed for at give tilbud på tre forskellige kontraktlængder på hhv. 4, 6 eller 8 år i alle pakker eller kombinationer. Tilbud på forskellige kontraktlængder foregår som sideordnede tilbud. Det betyder, at det tilbud på en bestemt pakke eller kombination, som er økonomisk mest fordelagtig, vil blive tildelt kontrakten uanset om tilbuddet er på 4, 6 eller 8 år.

Bydere bestemmer selv, hvilken af de tre kontraktlængder de vil byde på. Det er også tilladt at byde på flere kontraktlængder i samme pakke eller kombination.

Busovertagelse ved kontraktudløb

Midttrafik giver i dette udbud mulighed for busovertagelse ved kontraktudløb.

Midttrafik ønsker at give de bydere, som ønsker denne sikkerhed ved kontraktudløb, denne mulighed. Ved tildelingen vægtes det positivt, hvis der bydes uden busovertagelse ved kontraktudløb. Der kan afgives både tilbud med busovertagelse og tilbud uden busovertagelse. Se mere i vilkårenes afsnit 17 og bilag D.2.

Realtidssystem og internet i alle busser

Midttrafik er i gang med at implementere internet i alle busser. Busselskabet skal selv stå for indkøb, drift og vedligehold af udstyr. Midttrafik stiller funktionskrav til systemet. Se mere i bilag 9.5.1.

Midttrafik forventer at gennemføre et samlet udbud af realtidssystem i 2013. Busselskaberne, der vinder en eller flere kontrakter i 34. udbud, vil derfor være forpligtet til at installere dette system på foranledning af Midttrafik. Dette vil ske i overensstemmelse med Kontraktens § 12 samt Bilag 9.5, hvor realtidssystemet falder under betegnelserne "udstyr" og "IT-udstyr". I den forbindelse vil Midttrafik kompensere busselskaberne for deres investering i realtidssystemet samt den løbende drift af systemet i kontraktperioden. Byder skal således ikke indregne omkostninger til realtidssystemet i 34. udbud.

Reviderede bestemmelser om modregning i betalingen

Midttrafik arbejder på at skærpe opfølgningen overfor busselskaber, der ikke overholder deres kontraktlige aftaler om kvalitet. Budsbestemmelserne er et værktøj, som Midttrafik kan bringe i anvendelse, hvis det skønnes nødvendigt. Se de reviderede bestemmelser i § 31 stk. 2.

Option på stillezone

Der indgår en option om etablering af stillezone i busserne på udvalgte ruter og pakker. Se i pakkebeskrivelser hvilke pakker det gælder. Se nærmere om betingelser i bilag 9.4, afsnit 2. Der skal bydes på optionen. Stillezonen skal etableres både i overtagne og nye kontraktbusser. Ved beslutning om tildeling af kontrakt indgår optionsprisen i den samlede kontraktpris. Såfremt Midttrafik ønsker optionen udløst, skal Midttrafik senest en måned efter tildeling give skriftlig meddelelse herom til busselskabet.

Option på biodiesel

Der indgår en option om meriblanding af biodiesel i pakke 14. Iblandingsprocent opgøres som en tilsætning udover det allerede iblandende biodiesel, som svarer til de gængse standarder, efter den til enhver tid gældende EU lovgivning (i 2012 er dette 7%). Der skal på årsbasis gennemsnitligt anvendes minimum 18 % biodiesel, udover det allerede iblandende biodiesel. Se nærmere om betingelser i bilag 14. Der skal bydes på optionen. Ved beslutning om tildeling af kontrakt indgår optionsprisen i den samlede kontraktpris. Såfremt Midttrafik ønsker optionen udløst, skal Midttrafik senest en måned efter tildeling give skriftlig meddelelse herom til busselskabet.

1. Udbudsmaterialet

Det samlede udbudsmateriale består af:

- Udbudsvilkår med tilhørende bilag
- Kontrakt med tilhørende bilag
- Beskrivelse af de enkelte pakker

Udbudsvilkårene anvendes i forbindelse med tilbudsgivning og efterfølgende indgåelse af kontrakt(er) og indeholder vejledninger og krav til byderen.

Kontrakten om buskørsel 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.

Beskrivelsen af de enkelte pakker indeholder blandt andet foreløbige køreplaner, vognløb, kørselsomfang, rutekort, oplysning om busser til eventuel overtagelse og oplysninger om det personale, der kan blive tale om at overtage efter lov om virksomhedsoverdragelse. Herudover er der i beskrivelsen oplysning om andre forhold på ruterne.

De afstande, der fremgår af kort, vognløb og kontraktgrundlag, er usikre og må ikke benyttes som grundlag i tilbudsgivningen.

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

Aftale om kørsel kan indgås med en enkeltperson, et selskab eller en anden juridisk person.

Byderen skal opfylde de kvalifikationskrav, der fremgår af busloven og ledsagende bekendtgørelser. Byderen skal enten have en tilladelse efter buslovens § 1, stk. 1 (grundtilladelse) og tilladelse for det nødvendige antal busser eller et forhåndstilsagn fra Trafikstyrelsen.

Dokumentation for tilladelserne vedlægges tilbuddet. Dokumentationen indhentes fra Trafikstyrelsen ved, at byderen indsender bilag B til Trafikstyrelsen. Herefter fremsender Trafikstyrelsen et dokument, som bekræfter, at busselskabets har eller kan få udstedt det nødvendige antal tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring. Dette dokument skal vedlægges tilbuddet.

Dokumentationen fra Trafikstyrelsen skal indhentes af alle bydere. Undtaget herfor er bydere, der alene byder på kørsel, de udfører i forvejen, og hvortil de har tilladelse med gyldighed efter kontraktstart. Der er mellem 2 - 6 ugers ekspeditionstid i Trafikstyrelsen.

Det vil blive accepteret, at dokumentationen indsendes efter, at tilbuddet er indsendt, hvis der er rimelige begrundelser herfor. Begrundelsen skal angives ved fremsendelsen af tilbuddet. Hvilken dato, dokumentation skal være Midttrafik i hænde, fremgår af skemaet "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel".

Byderen skal endvidere - i henhold til "Lov om begrænsning af skyldneres mulighed for at deltage i offentlige udbudsforretninger og om ændring af visse andre love", nr. 336 af 13.5.1997 - afgive tro og love erklæring herom. Bilag C skal udfyldes og vedlægges tilbuddet.

Tilbuddet skal ligeledes vedlægges en erklæring om beskyttelse på arbejdspladsen mv., jf. Forsyningsvirksomhedsdirektivets art. 39, stk. 2. Erklæringen er vedlagt som bilag E.

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

4. Tilbuddets form

Tilbuddet afgives på den tilbudsblanket, der er vedlagt som bilag A. Bilag C-E skal udfyldes og følge tilbuddet. Tilbuddet afleveres i en særlig tilbudskuvert. Denne tilbudskuvert rekvireres hos Midttrafik. Hvis tilbudskuverten ikke er rummelig nok, påklæbes kuvertens forside det materiale, der skal afleveres.

På kuverten anføres byders 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 afgives tilbud på enkeltpakker samt på de kombinationer af pakker, der er anført i "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel". Der kan ikke afgives tilbud på andre kombinationer af pakker end de i oversigten anførte.

Der skal afleveres en tilbudsblanket for hvert tilbud. Hver byder kan højst afgive i alt tre tilbud pr. pakke eller kombination.

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

Det skal tydeligt fremgå, hvilke busser det enkelte tilbud er baseret på. Som bilag til tilbudsblanketten skal derfor udfyldes en busudskiftningsplan. Busudskiftningsplanen udfyldes på bilag G. Der skal være én busudskiftningsplan pr. tilbud.

Som bilag til tilbudsblanketten skal der gives en beskrivelse af byderens virksomhed. Virksomhedsbeskrivelsen fremgår af bilag D. Hvis der bydes på flere enkeltpakker eller kombinationer, skal byder kun vedlægge én beskrivelse pr. udbud.

Byderen skal beskrive, hvordan driftsledelsen vil blive varetaget, og hvordan kvalitetskravene vil blive opfyldt. Redegørelsen skal være velunderbygget og

dokumentere busselskabets evne til at udføre opgaverne, der er beskrevet i udbudsvilkårene. Redegørelsen er forpligtende for byderen og vil indgå som bilag til kontrakten. Det er et krav, at redegørelsen vedlægges tilbuddet.

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.

5. Forbehold

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

Der kan ikke afgives tilbud med forbehold om, at andre pakker vindes. Byder kan dog betinge sig, at der opnås en bestemt kørselsmængde.

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. Henvendelser

Ved henvendelse til Midttrafik angående dette udbud bedes byder oplyse udbudsnummer og udbuddets navn. Derudover bedes byder så vidt muligt oplyse, hvilken pakke i det enkelte udbud, spørgsmålet vedrører.

Alle henvendelser vedrørende udbuddet skal ske skiftligt til busudbud@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 vil blive offentliggjort på Midttrafiks hjemmeside www.midttrafik.dk.

Mulige bydere kan ved henvendelse til Midttrafik blive opført på en mail-udsendelsesliste. Alle på listen vil få besked, når nyt rettelsesblad er lagt på hjemmesiden.

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

8. Aflevering og åbning 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".

Åbning af tilbuddene vil finde sted i mødelokalet hos Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg. Dato og klokkeslæt for åbning af tilbuddene fremgår af skemaet "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel".

Der vil være offentlig adgang i forbindelse med åbning af tilbuddene. Ved åbningen vil følgende blive oplyst: Byder, pakke, pris og om der er taget forbehold. Det indkomne tilbudsmateriale med tilhørende bilag er Midttrafiks ejendom og vil ikke blive returneret.

9. Aktindsigt - offentliggørelse

Efter udløbet af tilbudsfristen vil Midttrafik dels ved åbningen og dels på forespørgsel oplyse, hvem der har indgivet tilbud, hvilken kørsel tilbuddene omfatter, antal kontraktbusser, tilbudspriser og eventuelle forbehold. Samme oplysninger vil kunne offentliggøres til pressen.

Der kan ikke kræves indskrænkning i det nævnte oplysningsomfang.

10. Valg af tilbud

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

Blandt de konditionsmæssige tilbud foretages tildeling efter princippet "det økonomisk mest fordelagtige tilbud", jf. tildelingsmodellen i bilag D.2.

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 næst billigste, konditionsmæssige 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 opfordres derfor til, inden de afgiver 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 byderen skal vedstå sit tilbud.

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. Den byder, der opnår kontrakt og overtager kørslen fra den afgående kontrakthaver, vil derfor være stillet som erhverver af en virksomhed i lovens forstand. Dette indebærer, at kontrakthaveren 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 under den enkelte pakkebeskrivelse. 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 over for ovenstående, vil ikke blive taget i betragtning.

15. Overtagelse af hidtil anvendte busser

Såfremt det vindende busselskab er forpligtet til overtagelse af busser, er dette anført i "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel".

Ved driftsstart overtages de busser, som er anført i pakkebeskrivelserne.

Busrapporter for hver enkelt bus findes også i pakkebeskrivelserne. Overtagelsen af de anførte busser sker efter bestemmelserne i den gældende kontrakt.

Bestemmelserne kan rekvireres hos Midttrafik.

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

Såfremt ikke alle busser anført i en pakke overdrages, kan der opstå problemer på grund af leveringstid på busser. Midttrafik vil i den situation være indstillet på at godkende en hensigtsmæssig midlertidig løsning på op til tre måneder.

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

16. Krav til busser

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

17. Overdragelse af busser ved kontraktens udløb

Såfremt busselskabet kan kræve det til kørslen anvendte materiel overtaget ved kontraktens ophør fremgår det af nøgleoplysninger om den udbudte kørsel. Toakslede

busser under 13,7 meter betragtes i modelberegnede priser som 12 meter busser. Tilsvarende betragtes treakslede busser uden led som 13,7 meter busser. Giver der tilbud med toakslede busser på omkring 13 meter eller treakslede på omkring 15 meter, fastsættes overtagelsespriserne således til prisen for busser på 12 m henholdsvis 13,7.

Der ydes tillæg for ekspresbusser.

Se yderligere i kontraktens § 28, stk. 5, samt bilag 13.

18. Kørsel med ikke-kontraktbusser

Kørsel med ikke-kontraktbusser betales efter særskilt aftale, jf. A- og B-kontrakternes 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

Ruten har ikke tidligere været kørt i Midttrafiks regi. Bydere opfordres til selv at prøvekøre ruten for at danne sig et indtryk af vejforholdene.

Bilag A – Tilbudsblanket

Blanketten kan findes på Midttrafiks udbudshjemmeside, samme sted, som dette materiale er hentet.

Det anbefales at udfylde blanketten på computer. Herved bliver antal busser, gennemsnitlig timepris og pris pr. år udregnet automatisk. Optioner medregnes ligeledes.

Der skal afleveres en tilbudsblanket for hvert tilbud. Hver byder kan højst afgive i alt tre tilbud pr. pakke eller kombination.

Bilag B - Ansøgning om dokumentation for tilladelser fra Trafikstyrelsen

Busselskabets stempel

Der afgives tilbud til Midttrafik vedr.

udbud nr. _____

Busselskabet har *allerede* tilladelse(r) til erhvervsmæssig personbefordring (sæt X)

CVR nr.: _____ Gyldig til: _____ (dato)

Ansvarlig leder: _____

Antal tilladelser: _____

Herudover søges der om yderligere _____ tilladelser.

Til Trafikstyrelsens behandling vedlægger busselskabet:

skatteregnskab og kopi af årsopgørelse fra skattevæsenet, eller
sikkerhedsstillelse, eller
revisorerklæring

Busselskabet **har ikke** tilladelse til erhvervsmæssig befordring (sæt X)

Der søges om godkendelse af _____ som ansvarlig leder.

Der søges om _____ tilladelser.

Busselskabet vedlægger en udfyldt ansøgningsblanket til Trafikstyrelsen.

Vejledning om egenkapital kan findes på Trafikstyrelsens hjemmeside

Der må regnes med en vis ekspeditionstid i Trafikstyrelsen. Hvis busselskabets allerede har tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring, må der påregnes 2 ugers ekspeditionstid. Hvis busselskabet ikke har en tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring, må der påregnes 6 ugers ekspeditionstid.

Trafikstyrelsen returnerer et skema med oplysning om det godkendte antal tilladelser. Skemaet vedlægges tilbudsblanketten.

busselskabets underskrift

Udfyldt skema sendes til: **Edvard Thomsens Vej 14, 2300 København S**

Bilag C - Gældserklæring (Tro og Love)

Erklæring afgives på vegne af følgende virksomhed:

Bussselskabets stempel

CVR-nummer: _____

Erklæringen afgives af nedenstående person, som med sin underskrift

1. bekræfter at være bemyndiget til at afgive erklæringen
2. bekræfter på tro og love korrektheden af oplysningerne i erklæringen
3. giver samtykke til, at ordregiver må kontrollere oplysningerne i erklæringen hos de relevante myndigheder

Navn: _____ Titel: _____

Underskrift: _____

Oplysning om ubetalt, forfalden gæld til det offentlige⁵

Det erklæres hermed, at virksomhedens ubetalte, forfaldne gæld til det offentlige på tilbudstidspunktet udgør kr.: _____

Supplerende oplysninger ved gæld over 100.000 kr.

Der er stillet sikkerhed for betaling af den del af gælden, der overstiger 100.000 kr.

Ja Nej

Dokumentation herfor er vedlagt erklæringen som bilag nr. _____.

Der er d. _____ (dato) indgået aftale med inddrivelsesmyndigheden om en afviklingsordning og denne ordning er overholdt på tilbudstidspunktet.

Ja Nej

Dokumentation herfor er vedlagt erklæringen som bilag nr. _____.

Ved **gæld til det offentlige** forstås:

- skatter
- afgifter
- bidrag til sociale sikringsordninger

Ved **det offentlige** forstås offentlige myndigheder

- i Danmark
- i det land, hvor virksomheden er etableret

⁵ jfr. lovbekendtgørelse nr. 336 af 13. maj 1997 – bekendtgørelse af lov om begrænsning af skyldners deltagelse i udbudsforretninger

Bilag D.1 - Virksomhedsbeskrivelse

Beskrivelsen skal indeholde konkrete oplysninger om nedenstående emner og forventet ressourceforbrug hertil, hvor det er relevant. Den skitserede disposition bør så vidt muligt følges.

De afgivne oplysninger er bindende for byder gennem hele kontraktperioden.

1. Beskrivelse af busselskabets organisation

- 1.1 Beskrivelse af virksomhedsform og ejerforhold. Hvis kørslen skal udføres af et datterselskab eller en enhed under den samlede virksomhed, beskrives kompetencefordelingen mellem "moderselskab" og den udførende enhed.
- 1.2 Den udførende enheds nuværende organisation beskrives. Evt. organisationsplan vedlægges.
- 1.3 Det beskrives, hvordan driftsledelsen konkret vil blive organiseret, hvis byderen får den kørsel, der er afgivet tilbud på.
- 1.4 Det beskrives, hvordan det daglige samarbejde med Midttrafik tilvejebringes. Hvis der i den kørsel, der gives tilbud på, er billettering, angives det særskilt, hvorledes de interne forretningsgange for håndtering af indtægtsafregningen for chaufførerne vil blive organiseret.

2. Driftsledelse og driftsovervågning

- 2.1 Beskrivelse af, hvordan driftsovervågningen vil blive varetaget, såvel inden for normal kontortid som uden for. Der ønskes specielt en beskrivelse af, hvordan chaufførfremmøde uden for normal kontortid overvåges. Det ønskes endvidere angivet, hvordan kravet i kontraktens § 6, stk. 1 om, at Midttrafiks skal kunne komme i kontakt med busselskabet eller en repræsentant for denne i hele driftsperioden, vil blive opfyldt.
- 2.2 Beskrivelse af beredskabet i tilfælde af sygdom hos chauffører eller andet personale.
- 2.3 Beskrivelse af hvordan kommunikationen mellem driftsledelse og chaufførerne i busserne vil foregå, både i og uden for kontortiden.

2.4 Beskrivelse af hvordan kravene i kontraktens § 6, stk. 5 til håndtering af glemte sager og kundehenvendelser vil blive opfyldt.

2.5 Åbningstider for kundehenvendelser.

2.6 Beskrivelse af eventuelle særlige tiltag til sikring af stabil drift.

3. Busmateriellet

3.1 Oplysning om de tilbudte bussers euronormer oplyses på tilbudsblanketten. Se bilag D.2.

3.2 Oplysning om forventede garageringssteder og hvilke faciliteter der forventes etableret de pågældende steder. Se også punkt 4.1 nedenfor.

3.3 Oplysning om antal reservebusser m.v. og beskrivelse af beredskab ved nedbrud af bus.

3.4 Oplysning om vedligeholdelses- og rengøringsprogram for busparken.

3.5 Oplysning om evt. planlagt anvendelse af kontraktbusser til andre kørselsopgaver, hvor Midttrafik har tilladt det.

4. Miljøforhold og arbejdsmiljø

4.1 Beskrivelse af virksomhedens miljøpolitik, herunder særlige miljøforanstaltninger. Se også bilag D.2 om miljøcertificering og tildeling. Eventuel miljøcertificering oplyses på tilbudsblanketten.

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

4.3 Oplysninger om arbejdsmiljøforhold, herunder om virksomheden er certificeret i henhold til arbejdsmiljølovgivningen, samt hvilken klassificering virksomheden har opnået i forbindelse med Arbejdstilsynets tilsyn.

4.4 Beskrivelse af virksomhedens forebyggende indsats i forbindelse med vold og trusler.

4.5 Beskrivelse af kriseberedskab i forbindelse med voldsepisoder.

4.6 Beskrivelse af eventuelle særlige tiltag til fremme af godt arbejdsmiljø.

5. Uddannelse

- 5.1 Beskrivelse af hvordan nye chauffører oplæres.
- 5.2 Beskrivelse af hvordan kravet i kontraktens § 7, stk. 6 til efteruddannelse vil blive opfyldt.
- 5.3 Beskrivelse af i hvilket omfang der vil blive benyttet faglærte chauffører.

6. Kvalitet

- 6.1 Oplysning om virksomhedens uniformsprogram.
- 6.2 Beskrivelse af, hvordan kvaliteten vil blive sikret i forbindelse med udførelsen af kørslen, herunder af et evt. kvalitetssikringssystem.
- 6.3 Beskrivelse af hvordan det vil blive sikret, at medarbejderne yder god kundeservice.
- 6.4 Beskrivelse af eventuelle særlige tiltag til sikring af god kundeservice.

7. Kommunikation mellem Midttrafik og busselskabet og busselskabets personale

- 7.1 Beskrivelse af hvordan det sikres, at information fra Midttrafik bliver tilgængelig og kendt af personalet.

8. Referencer

- 8.1 Anfør navne på relevante kontraktgivere, for hvem byder de seneste 2 år har udført rutekørsel med bus. Omfang angives f.eks. ved antal kontraktbusser. Kørselsarten angives f.eks. som bybuskørsel, regionalkørsel, lokalkørsel eller skolekørsel. Kørsel, der nu udføres for Midttrafik, kan udelades.

9. Andre oplysninger

- 9.1 Andet som byderen finder relevant for Midttrafiks vurdering af selskabets tilbud.

Bilag D.2 - Tildelingsmodel

Midttrafik vil foretage tildeling af kontrakt efter tildelingskriteriet "Det økonomisk mest fordelagtige tilbud". Følgende underkriterier indgår med de anførte vægte:

- | | |
|------------------------------------|------|
| • Tilbudspris | 94 % |
| • Fysisk miljø | 5 % |
| ○ Heraf euronorm | 90 % |
| ○ Heraf miljøcertificering | 10 % |
| • Busovertagelse ved kontraktudløb | 1 % |

Både pris og fysisk miljø skal angives på tilbudsblanketten.

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 tilfører Midttrafik sådanne kvalitative egenskaber, som er specificeret af Midttrafik selv, til det af Midttrafik specificerede mindste niveau.
- 10 point tildeles det tilbud, som tilbyder Midttrafik positive egenskaber, som i videst muligt omfang rækker ud over de kravspecificerede kvalitative og kvantitative egenskaber.
- Øvrige point tildeles forholdsmæssigt imellem ovenstående yderpunkter.

Tilbudspris 94 %

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

- Laveste afgivne konditionsmæssige tilbud får: 10 point.
- Det dobbelt så dyre tilbud som lavest afgivne tilbud får: 0 point
Såfremt et afgivet tilbud er over dobbelt så dyrt som det billigste tilbud får dette tilbud 0 point.
- Øvrige tilbud får mellem 0 og 10 point i forhold til disse to yderpunkter.

Fysisk miljø 5 %

Ved vurderingen af dette underkriterium vil Midttrafik lægge vægt på de oplysninger, byder har afgivet om de busser, som indsættes. Euronormer angives på bilag G – Busudskiftningsplan og euronormer.

Eventuel miljøcertificering angives på tilbudsblanketten.

For begge de to nedenstående kriterier vil der blive gjort fradrag i point, hvis den tilbudte ydelse ikke kan leveres fra kontraktstart. Fradrag sker forholdsmæssigt.

Eks. Kontrakten varer mindst 78 måneder. Der gives tilbud med euro 6 busser, men disse kan først indsættes i 9. måned i kontrakten. I dette gives 10 point for Euro 6, men der gøres fradrag for de første 9 måneder. Altså gives der $69/78 \cdot 10$ point i dette tilfælde.

Der gives kun point for den første hele måned efter indsættelsen. Ved kontraktstart omkring køreplansskifte i juni tæller juli som første hele måned. Ved ordinært kontraktudløb tæller juni som sidste hele måned.

Delkriterium 1 – EURO-Norm

Midttrafik vil vurdere det positivt, at der bydes med busser med højre EURO-norm end fastsat i nøgleoplysningerne om den udbudte kørsel. Bussernes EURO-norm, samt dato for indsættelse, skal oplyses i busudskiftningsplan i bilag G.

- Euro 6: 10 point.
- Euro EEV: 6 point.
- Euro 5: 5 point.
- Euro 4: 3 point.
- Euro 3: 0 point.

Såfremt der afgives tilbud på en pakke med indsættelse af busser med forskellig euronorm, vil der blive udregnet en gennemsnitsværdi.

Eks. I en pakke med 12 busser bydes der med 4 euro 6 busser og 8 EEV busser. Altså, $(4 \cdot 10 \text{ point} + 8 \cdot 6 \text{ point}) / 12$, lig med 7,33 point.

Delkriterium 2 – Miljøcertificering

Midttrafik vil vurdere det positivt, at busselskabet er miljøcertificeret på de busanlæg og værksteder, der indgår i den kørsel, der bydes på. Certificeringen skal være i henhold til ISO-14001 og/eller EMAS.

- Certificering: 10 point
- Ingen certificering 0 point

Busovertagelse ved kontraktudløb 1 %

Midttrafik vil vurdere det positivt, at busselskabet ikke ønsker busovertagelse ved kontraktens udløb.

- Uden busovertagelse: 10 point
- Med busovertagelse 0 point

Bilag E - Erklæring om beskyttelse på arbejdspladsen

Byder erklærer ved sin underskrift at tage hensyn til gældende forpligtelse vedrørende beskyttelse på arbejdspladsen og om arbejdsforhold i øvrigt på det sted, hvor ydelsen skal præsteres.⁶

Busselskabets stempel

CVR-nummer: _____

Erklæringen afgives af nedenstående person, som med sin underskrift bekræfter at være bemyndiget til at afgive erklæringen.

Navn: _____

Titel: _____

Underskrift og dato: _____

Oversigt over tjenester, hvor oplysninger om skatter, miljøbeskyttelse og arbejdsmiljø kan indhentes.

Arbejdsmiljøkrav

Arbejdstilsynet
Landskronagade 33
2100 København Ø
www.at.dk

Skatter og afgifter

SKAT
Østbanegade 123
2100 København Ø
www.skat.dk

Miljøbeskyttelse

Miljøstyrelsen
Standgade 29
1401 København K
www.mst.dk

⁶ I henhold til Forsyningsvirksomhedsdirektivets art. 39 om forpligtelser vedr. skatter og afgifter, miljøbeskyttelse, bestemmelser om beskyttelse af arbejdspladsen og arbejdsforhold i øvrigt.

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).

Pengeinstitutts underskrift og stempel: _____
Hvis dette garantiforhold er stempelpligtigt, er regarantien stemplet.

Bilag G - Busudskiftningsplan

Bilagsskema kan findes på Midttrafiks udbudshjemmeside, samme sted, som dette materiale er hentet.

Det anbefales at udfylde skemaet på computer. Herved bliver busalder og krævet busudskiftning, mm. udregnet automatisk.

Der skal afleveres en busudskiftningsplan for hvert tilbud. Hver byder kan højst afgive i alt tre tilbud pr. pakke eller kombination.

A-kontrakt

Nøgleoplysninger om kontrakten

Her indsættes relevante nøgleoplysninger om kontrakten fra nøgleoplysninger om den udbudte kørsel.

(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 regnskabernes 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 udførsel 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/kaufionsforsikringsselskab 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. Beredskabsplanen skal som minimum opfylde og forholde sig til de i bilag 11 nævnte punkter.

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.

- Stk. 4 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. 5 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. 6 Busselskabet udskifter køreplantavler uden ekstra betaling.
Opgaven er nærmere beskrevet i skemaet "Nøgleoplysninger om kontrakten".

Stk. 7 Busselskabet skal sikre, at fejl og mangler ved køreplantavler og stoppestedsstandere 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 køreplantimetal. 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 end anført i nøgleoplysninger om kontrakten. 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. Kørsdens udførelse, kundebetjening

§ 5. Busselskabet er ansvarligt for kørsdens planmæssige gennemførelse, medmindre denne hindres af vejforholdene 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 kørsdens gennemførelse, jf. dog stk. 1.

Stk. 3 Busselskabet er forpligtet til hurtigst muligt at underrette Midttrafik og Midttrafik Kundecenter 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. 4 Busselskabet skal sikre, at køreplanlagte korrespondancer overholdes i overensstemmelse med de retningslinjer, der løbende fastsættes af Midttrafik.

- Stk. 5 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. 6 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 telefon, 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 klippekortformularer. 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. 337 af 28. april 2008 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. 337 af 28. april 2008, 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.

- Stk. 6 Busselskabet og dettes 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 dettes 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 kvalitets-sikringssystem. Kvalitetssikringssystemet er nærmere beskrevet i bilag 10. Kvalitetssikringssystemet udvikles løbende.

- 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, 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. Såfremt udskiftning eller omflytning sker på Midttrafiks foranledning, vil Midttrafik betale for omflytningen. 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. Busselskabet skal højst 4 uger efter kontrakttildelingsdato, fremsende målfaste tegninger af busserne, der påtænkes indsat i fast kørsel i kontrakten. Disse skal dokumentere at buskravene i kontrakten er opfyldt og skal godkendes af Midttrafik. Senest 7 dage før kontraktens ikrafttrædelse og senest 7 dage efter udskiftningen af en bus, skal der for de kontrakt- og reservebusser der anvendes, indsendes busoplysnings- og busoversigtsskemaer, samt registreringsattester og officiel dokumentation for bussens brændstofforbrug. Skema til indberetning forefindes under "Bus- og taxaselskaber" på www.midttrafik.dk. Midttrafik kan til enhver tid kontrollere om de anvendte busser opfylder kontraktkravene.
- 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. 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 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 Indføres rejsekortet, vil det ske mod betaling af busselskabets meromkostninger efter forhandling. Busselskabet vil dog uden merbetaling være forpligtet til at påtage sig en række forpligtelser, som er nærmere angivet i bilag 9.5.2.
- 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.
- § 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 kontrakten.
- Stk. 3 Dækning af øvrige timeafhængige omkostninger. Se skema med Nøgleoplysninger om kontrakten.
- Stk. 4 Dækning af busafhængige omkostninger. Se skema med Nøgleoplysninger om kontrakten.
- 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 efter aftale, 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 alderskrav overskrides uden aftale, bortfalder betalingen efter § 19. Stk. 4.
- § 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 kontraktdage 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 kontrakten"
- § 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 delegerer 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 kørslens 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.
- § 24. Senest den 10. bankdag i måneden sender Midttrafik respektive busselskabet et acontobeløb 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 kontrakten".
- Stk. 2 Kontraktudløb er anført i "Nøgleoplysninger om kontrakten". 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 hinder 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 Såfremt busselskabet kan kræve det til kørslen anvendte materiel overtaget ved kontraktens ophør fremgår det af nøgleoplysninger om kontrakten. Hvis der er ret til busovertagelse, og busselskabet afgiver tilbud på fortsat kørsel, og ikke bliver valgt efter udløbet af kontrakten, kan det forlange, at Midttrafik overtager de til kørslen anvendte driftsbusser. Midttrafik kan overføre forpligtelsen til busovertagelsen til den nye kontraktholder, således at busserne overdrages direkte mellem hidtidige og nye busselskab.
- § 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
- Anvendelse af reservebus, der ikke opfylder buskravene, uden aftale
- 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 busoplysningsskema, 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:

- 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 chaufføroptræden
- 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 pålogning af realtidsudstyr
- Manglende eller ukorrekt pålogning af Rejsekortudstyr (hvis Rejsekortet indføres i Midttrafik)

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 eller force majeure begivenheder samt udgået kørsel på grund af arbejdsconflikter, 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 Hvis busselskabet ikke overholder de frister, som er angivet i busselskabets tilbud, om indsættelse af busser med en bestemt euronorm eller om miljøcertificering af de til kørslen anvendte busanlæg og værksteder, har Midttrafik ret til at reducere betalingen efter § 19 stk. 4 med de beløb der er anført i skemaet med nøgleoplysninger om kontrakten. Reduktionsbeløbene opgøres som 150 % af de værdier for euronorm og miljøcertificering, som Midttrafik har opgjort ved evalueringen af tilbuddet. Reduktionsbeløbene opgøres pr. påbegyndt måned, hvori busselskabet ikke overholder de lovede frister i tilbuddet.

Stk. 6 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 / 20__

Aarhus, den / 20__

Busselskabet

Middtrafik

Bilag 1-5 – Tilbud, Virksomhedsbeskrivelse, Garanti, m.fl.

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

Fra tilbud med bilag:

Bilag 1A: Tilbud

Bilag 1B: Busudskiftningsplan og euronormer

Bilag 2: Virksomhedsbeskrivelse

Bilag 3: Garantierklæring

Fra udbudsmateriale:

Bilag 4: Rettelsesblade

Bilag 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:

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

Korrektionsfaktoren beregnes herefter på følgende måde:

V efter _____
køreplantid efter

$$K_2 = \frac{\text{_____}}{\text{_____}}$$

V før _____
køreplantid før

Reguleringen fremkommer ved at gange K_2 med satsen i pkt. 3, sidste linje.

Bilag 7 - Prisudvikling

Regulering for pris- og lønudvikling (§ 21)

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:

- Lønindekset for den private sektor (DS ILON2 – Total - Sæsonkorrigeret),
Vægt 60 % i januar 2008
- Forbrugerprisindekset i alt (DS PRIS 6 - I alt),
Vægt 8 % i januar 2008
- Forbrugerprisindekset for dieselolie (DS PRIS 6 – Diesel og smøreolie),
Vægt 17 % i januar 2008
- Prisindeks for indenlandsk vareforsyning (DS PRIS 10 – Maskiner og værktøjer - I alt),
Vægt 9 % i januar 2008
- Obligationsrentegennemsnittet (DS MPK3 – Samtlige serier),
Vægt 6 % i januar 2008

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 Midttrafiks 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 Midttrafiks takst- og befordringsregulativ. 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. Billetkontrol 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 201,6 for marts 2012

	Max 1 time	Max 1½ time	Max 2 timer	Max 2½ time	Max 3 timer	Herudover pr. påbegyndt ½ time
6-15 m busser	880	1.049	1.216	1.521	1.823	305
Ledbusser	1.204	1.535	1.864	2.331	2.795	467

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

Midttrafik og de øvrige trafikselskaber 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 "Nøgleoplysninger 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.

De for den enkelte pakke anførte krav vedrørende maksimal alder og euronorm gælder for busserne i pakken uanset, om pakken er vundet som en enkeltpakke eller en kombination af pakker.

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 trafikselskaber.

Bilag 9.1 - Fælles busforskrifter vedrørende indretning

Forskrifterne udarbejdes og ændres af Trafikselskaberne i Danmark og gælder for busser med flere end 30 afregningspladser.⁷ 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
Handicapvenlig landevejsbus	Laventré, lavgulv eller lavbagperron
Almindelig landevejsbus	Ingen krav
Ekspres/komfortbus	Ingen krav
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.

Lavbagperronbusser 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.

⁷En afregningsplads svarer til en sideplads eller to ståpladser.

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
Handicapvenlig landevejsbus	1-1-0 eller 1-0-1
Almindelig landevejsbus	eller 1-0-1 (18-meter bus dog minimum 1-1-1)
Ekspres/komfortbus	1-1-0 eller 1-0-1
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 lydgiver, 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 lydgiveren 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
Indstigningshøjde ved fordøre, øvrige busser	Maks 35,0 cm
Udstigningshøjde ved midter- og bagdøre, bybusser, servicebusser og handicapvenlige landevejsbusser	Maks 34,0 cm
Udstigningshøjde ved midter- og bagdøre, øvrige busser	Maks 36,0 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, ekspresbusser 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 trykknop 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

Handicapvenlig landevejsbus

Type	Totalkapacitet (minimum)	Siddepladser (eks. klapsæder)	Fremadvendte siddepladser (eks. klapsæder)
HL 1	55	27	24 i nye busser
HL 2	70	38	34 i nye busser
HL 3	95	44	40 i nye busser

Almindelig landevejsbus

Type	Totalkapacitet (minimum)	Siddepladser (eks. klapsæder)	Fremadvendte siddepladser (eks. klapsæder)
AL 1	60	41	37 i nye busser
AL 2	70	47	43 i nye busser
AL 3	100	55	51 i nye busser
AL 4	110	60	56 i nye busser

Ekspres/komfortbus (se særlige bestemmelser i X-bus bilag)

Type	Totalkapacitet (minimum)	Siddepladser (eks. klapsæder)	Fremadvendte siddepladser (eks. klapsæder)
KB 1	38 40	38 40	34 i nye busser
KB 2	43 45	43 45	39 i nye busser
KB 3	50 52	50 52	46 i nye busser

Særligt for Midttrafik

Se rettelsesindsat i skemaet vedrørende ekspres/komfortbus ovenfor. Se mulighed for at benytte perron til siddepladser i bilag 9.4.

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

Handicapvenlig landevejsbus	72 cm
Almindelig landevejsbus	72 cm
Ekspres/komfortbus	77 74 cm
Servicebus	70 cm

Særligt for Midttrafik

Kravet for ekspres/komfortbus ændres i Midttrafik til 74 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
Handicapvenlig landevejsbus	1	1
Almindelig landevejsbus		1
Ekspres/komfortbus	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	
Handicapvenlig landevejsbus	Min 130 cm	Min 90 cm	
Almindelig landevejsbus	Min 130 cm	Min 90 cm	
Servicebus cirka 10m	Min 200 cm	Min 90 cm	Kan opdeles i to mindre perroner
Ekspres/komfortbus	Min 130 cm	Min 90 cm	
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 enkeltstrenget 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 enkeltstrenget sele til fastholdelse af kørestolen.

Klapsæder

På perronen skal der som minimum etableres følgende antal klapsæder:

Type	Antal klapsæder
Tung bybuskørsel	3
Let bybuskørsel	3
Handicapvenlig landevejsbus	2
Almindelig landevejsbus	2
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. Når 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
Handicapvenlig landevejsbus	Ingen krav
Almindelig landevejsbus	Ingen krav
Ekspres/komfortbus	Ingen krav
Servicebus cirka 10m	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 holdestropper (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. Busselskabet 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.

I ekspres/komfortbusser skal der ved alle siddepladser være individuelt indstillelig ventilation.

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.

I ekspres/komfortbusser skal der ved alle siddepladser være læselys, der kan betjenes af passagererne.

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 trafikkselskaber 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. 65 cm x 65 cm.

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.

Busselskabet 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 busselskabet kunne supplere flagningen med sort sørgeflor.

Flagning sker efter Trafikselskabets anvisninger.

Affaldsspand

Der skal være en affaldsspand ved alle døre.

Avisholdere

Ønsker busselskabet 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 kubikmeter, 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. Diodeskiltene 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.

Landevejsbusser og ekspres/komfortbusser:

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

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

I bussens bagende placeres udvendigt et 4-cifret linjenummerskilt. Skiltet placeres i eller tæt ved tagkant.

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 bussers miljøegenskaber

1. Brændstof

Midttrafik har til hensigt at fremme den mindst forurenende busdrift. Midttrafik kræver derfor enten brug af svovlfri dieselolie (svovlindhold højst 0,001 pct.) i hht. EU-direktiv 2008/50/EF artikel 22 (PM10) eller andet brændstof, der totalt set 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.

2. Emissioner m.v.

Kravene i EU-direktivet for røggasemission skal opfyldes. Emissionskravene i dette udbud fremgår af skemaet "Nøgleoplysninger 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.

NOx-emission

Emissionen af kvælstofilter (NOx) 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

Ca. 13,7m-busser:

Type	Busser med SORT-måling (alle nye)	Busser uden SORT-måling
Tung og let	SORT 2: Minimum 1,9	Erfaret: Minimum 1,8 km/liter

bybuskørsel	km/liter	
Øvrige	SORT 3: Minimum 2,1 km/liter	Erfaret: Minimum 1,9 km/liter

Ca. 18,0m-busser:

Type	Busser med SORT-måling (alle nye)	Busser uden SORT-måling
Tung og let bybuskørsel	SORT 2: Minimum 1,6 km/liter	Erfaret: Minimum 1,5 km/liter
Øvrige	SORT 3: Minimum 1,9 km/liter	Erfaret: Minimum 1,8 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 dieselbusser⁸. Krav til busser, der bruger andet brændstof end diesel, skal aftales særskilt.

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.

⁸ En liter diesel medfører en CO₂-udledning på 2.654 g.

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, uvildig 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 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 9.3 - Forskrifter vedrørende indretning af mindre busser

Disse forskrifter gælder for busser med færre end 30 afregningspladser.

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
Bybus, servicebus og handicapvenlig landevejsbus	Laventré, lavgulv eller lavbaggerron
Almindelig landevejsbus	Ingen krav

Lavgulvsbusser har lavt gulv (ingen trin) igennem hele bussen. Laventrébusser har lavt gulv (ingen trin) i bussens forreste del og trin op til bussens bagerste del.

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

4. Døre

Dørkombination

Der er tale om minimumskrav.

Type	Krav
Bybus og handicapvenlig landevejsbus	Mindst én dobbeltdør
Almindelig landevejsbus	Mindst én enkeltdør

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).

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

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
Højde ved alle døre	Maks 35,0 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.

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.

6. Sidde- og ståpladser*Kapacitet*

For definition af bustype se "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel".

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".

Type	Total-kapacitet (minimum)	Siddepladser (eks. klapsæder)	Fremadvendte siddepladser (eks. klapsæder)
Bybus og handicapvenlig landevejsbus 1	22	10	10
Bybus og handicapvenlig landevejsbus 2	30	12	12
Almindelig landevejsbus 1	13	13	13
Almindelig landevejsbus 2	16	16	16

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.

Markant krumning i sæderygge skal undgås.

Eventuelle armlæn skal kunne klappes op.

Sædeafstand

Der gælder nedenstående krav til sædeafstanden:

Type	Krav
Bybus og servicebus	70 cm
Landevejsbus	72 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
Bybus, servicebus og handicapvenlig landevejsbus	1	1

Almindelig landevejsbus	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
Bybus, servicebus og handicapvenlig landevejsbus	Min 170 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.

Fastspænding af kørestol skal i alle busser ske ved hjælp af en enkeltstrenget 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 enkeltstrenget sele til fastholdelse af kørestolen.

Klapsæder

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

Type	Antal klapsæder
Bybus, servicebus og handicapvenlig landevejsbus	3

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 kørselsretningen. 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.

I busser med trin i bussens bagerste halvdel ønsker Trafikselskabet, at trinnene er så få og så lave som muligt - dog må trinene højst være 25 cm.

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 og maksimalt 25 cm i bussens bageste halvdel. 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

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 podestkant.

På ovennævnte vandrette holdestænger monteres et passende antal holdestropper (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 være et holdegreb ved hver sædderække.

Stoptryk

Der skal placeres stoptryk ved hver anden stolerække på et for passagererne lettilgængeligt sted (ikke i loftet). Stoptryk monteres endvidere ca. 1 m over gulv ved udstigningsdøre

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. 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. Busselskabet 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 mindst 2 klap-/skydevinduer, 1 på hver side af bussen.

Klap/skydevinduerne skal kunne betjenes af kunderne.

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.

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).

Der friholdes ud for chaufførpladsen et billetteringsareal.

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.

Busselskabet 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 busselskabet kunne supplere flagningen med sort sørgeflor.

Flagning sker efter Trafikselskabets anvisninger.

Affaldsspand

Der skal være en affaldsspand ved alle døre.

Avisholdere

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

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. Diodeskiltene lysstyrke skal indstille sig efter vejrforholdene vha. lyssensorer. Defekte dioder skal straks udskiftes.

Destinations- og linjenummerskilt skal monteres i bussens front. Skiltet monteres over forruden og skal i bredden være mindst 80% af bussens brede og minimum 250 mm højt.

Alle destinations- og linjenummerskilte skal kunne betjenes fra chaufførpladsen.

Glaspartier foran skilte skal være refleksfri.

Bilag 9.4 - Særlige krav til indretning af X Busser

Generelt om X Bus materiel

Udgangspunktet for nye X Bussers indretning og udstyr er trafikskabernes fælles busforskrifter, suppleret med elementer fra turistbussen, fx god plads til cykler og bagage under bussen, lavt støjniveau i kabinen, god siddekomfort og lignende.

Nedenstående krav erstatter eller supplerer de forskrifter der er indeholdt i de fælles forskrifter for ekspres/komfortbus. De supplerende forskrifter går forud.

1. Design & bemaling

Busser der kører faste vognløb på X Bus ruter skal være i et særligt X Bus design. Design og bemaling af X Busser skal udføres i overensstemmelse med designmanualen for X Bus konceptet. Denne kan rekvireres på Midttrafiks hjemmeside. Alle busser der kører X Bus kørsel skal overholde gældende retningslinjer for design og bemaling, med mindre andet er aftalt.

Busser med X Bus design kan benyttes til anden kørsel efter forudgående aftale med Midttrafik.

2. Interiør og møblering

Midttrafik stiller særlige krav til X Bussers interiør og møblering. I det følgende er angivet retningslinjer for interiør og møblering som skal opfyldes for at kunne indgå i X Bus konceptet.

Bagageplads (særligt krav til rute 925X)

Der skal være et bagagerum på min. 4 kubikmeter.

Bussen skal være udstyret med bagagehylder under loftet. Hylderne skal være lukket i bunden.

Varme og ventilation

Bussen skal være udstyret med aircondition/klimaanlæg og individuelt justerbar ventilation.

Ruder

Bussen skal have tonede termoruder ruder og der skal være solafskærmning i form af rullegardiner.

Læselampe

Hver siddeplads skal være udstyret med læselampe.

Strømuttag

Ved hvert dobbeltsæde skal der være monteret strømuttag til bærbar pc og andre mobile enheder. Strømuttaget skal placeres så det er umiddelbart synligt for kunden evt. suppleret med skiltning.

PC-borde

Bussen skal være udstyret med minimum to pc-borde, som skal være udformet som vist i bilag 9.4.1. Der skal være mulighed for individuel vippefunktion af de fire enkelte del-borde på hvert pc-bord. Placering af borde og montering af mere end to borde aftales nærmere med Midttrafik. Afstanden mellem stole placeret vis á vis skal være mindst 500 mm målt mellem forkanten af stolene.

Sæder

Sæder skal være af god kvalitet og afspejle ønsket om høj komfort i X Busserne, hvilket vil sige minimum "turistklasse" sæde fra den valgte producent.

I nedenstående er angivet minimumskrav til X Bussernes sæder.

Sæder skal være monteret med vippefunktion. Ryglænets grundlæggende position skal ligge mellem 18 og 23 grader. Indstillingsmuligheder for ryglænets vippefunktion skal være mindst 12 grader ud over den grundlæggende position. Den bagerste sæderække behøver dog ikke være med vippefunktion. Sæder mod midtergangen skal være monteret med armlæn der kan klappes bort mod midtergangen.

Højden på sædet skal ligge i intervallet 440-460 mm., målt fra overkanten af sædeforkant til siddepladsens gulv. Er højden større end 460 mm og/eller hældningen på sædet større end 65 mm., skal der monteres særskilt fodstøtte af hensyn til passagerer med lav kropshøjde.

Bredden på sædet skal være min. 430 mm. Ryggen skal have grundform (sidde- og nakkekurve), udviklet efter ergonomiske principper, der yder bedst mulig støtte af lænd, ryg og nakke, uanset kropsstørrelse. For at tilgodese forskellige kropsstørrelser bør grundformen være moderat og overgangen mellem sidde- og nakkekurven (knæpunktet) må ikke være placeret lavere end 500 mm., målt fra overkant af sædet.

Den indvendige rygflade skal være moderat skålformet. Skålen bør have form af en flad bue, der ikke overstiger en dybde på 80 mm., målt fra ryggens midterlinje i 200 mm's højde fra overkant af sædet.

Den indvendige rygflade skal være afrundet, og rygtykkelsen skal være mindst mulig under iagttagelse af foranstående komfortkrav.

Stolen skal være beklædt med stof af god kvalitet og i en farve, der følger forskrifterne i designmanualen.

Lift til kørestol

Busserne skal være forsynet med lift til en kørestol, inklusiv bruger. Liften kan være manuel eller motoriseret. Liftens flader skal være skridsikre i både våd og tør tilstand. Der skal være afkørselsstop på lift.

Perron

Perronen er beregnet til kørestolsplads, men ikke som udgangspunkt til stående. Midttrafik vil derfor pege på, at perronen kan bruges til siddepladser under forudsætning af, at disse sæder hurtigt kan slås væk, når der er behov for

kørestolsplads. Når sæderne er slået op, skal perronen opfylde kravene om fri plads i længderetning på 1.300 mm og bredderetning på 900 mm.

Siddepladser i perronafsnit kan godkendes af Midttrafik som siddepladser, såfremt klapsæderne har samme siddekomfort som øvrige sæder. Ryglænet skal være skrånstillet, men behøver dog ikke at være vipbart. Sæderne behøver ikke at være retvendte. Den konkrete løsning skal godkendes af Midttrafik før indsættelse af bussen. Det er dog vil dog ikke være en mulighed i pakke 16, hvor det kan forventes, at der skal bruges plads til bagage.

Midtergang

Midtergangen skal som minimum være 450 mm.

Toilet

Alle X Busser skal være udstyret med toilet og håndvask. Toiletterne skal være tilgængelige for kunderne under hele rejsen. Er der tale om kortere ruter med "pendlerkarakter" kan afvigelse i forhold til toilet aftales med Midttrafik.

Holdestænger

Bussen indrettes uden holdestænger fra gulv til loft for at give så frit et udsyn som muligt.

Gulvtæpper

Bussen skal være udstyret med fastmonterede gulvtæpper

Stofbeklædning

Bussens indvendige sider skal beklædes med stof.

Affaldsbeholder

Ved hvert dobbeltsæde skal opsættes holdere til plasticposer til brug for affald.

Avisholdere

Der skal være opsat holdere til aviser, brochurer og køreplaner mv. Disse skal placeres ved perronen eller andet let tilgængeligt og synligt sted.

Stillezone

Der kan stilles krav eller option om stillezone i bussen. Såfremt dette er et krav eller en option, vil det fremgå af nøgleoplysninger om den udbudte kørsel. Stillezonen skal overholde de krav der stilles til en bus, der anvendes til erhvervsmæssig personbefordring. Skydedøren, og skillevæggen til stillezonen skal være gennemsigtig og skal kunne betjenes med en trykknop. Døren skal desuden have klemsikring og nødåbning. Stillezonen skal markeres med tydelig skrift på begge sider af skydedøren og der skal være piktogrammer som vist i Bilag 9.4.2. Bussen skal have adskilt varmeregulering i bussens forende og bagende. Stillezonen opsættes som anvist i bilag 9.4.2.

3. Øvrigt udstyr

Trådløst internet

Midttrafik stiller krav om trådløst internet i alle X Busser leveret af en af Midttrafik udpeget leverandør. Busselskabet skal påregne en engangsudgift på ca. 10.000 kr. til køb af udstyr, og ca. 1.000 kr. til evt. montering af udstyr (2012 priser). Derudover skal busselskabet påregne en månedlig udgift til mobil datatrafik på ca. 450 kr. Alle udgifter eksklusiv moms. Udgifter er pr. bus. Alle førnævnte udgifter afregnes direkte med leverandøren. Mobildata abonnementet skal leveres via den udpegede leverandør.

Infotainmentskærme

Midttrafik stiller krav om infotainment skærme i alle X Busser. Systemet leveres af en af Midttrafik udpeget leverandør. Skærmene installeres uden omkostninger for busselskabet, idet denne dog stiller bussen vederlagsfrit til rådighed i installationsperioden.

Leverandøren af det pågældende udstyr bibeholder ejendomsretten til udstyret og i tilfælde af bussen udtages af normal drift i mere end 15 hverdage er busselskabet forpligtiget til at kontakte leverandøren med henblik på evt. flytning af udstyr. Leverandøren kan med fordel inddrages før en eventuel ny bus er færdigmonteret.

Automater

Såfremt Midttrafik i fremtiden ønsker at installere automater til f.eks. mad og drikke i X Busserne er Midttrafik berettiget til dette og busselskabet er forpligtiget til at stille kontraktbussen vederlagsfrit til rådighed for en eventuel leverandør. Installationen vil ske under hensyn til den daglige drift og bussens fremtidige anvendelsesmuligheder.

Dankortterminal

Busselskabet skal for egen regning installere dankortterminaler i alle X Busser.

4. Øvrige særlige forhold

Reklamer

Midttrafik disponerer over al indvendig som udvendig reklameplads, og eventuelle indtægter tilfalder Midttrafik eller dennes samarbejdspartner. Busselskabet er forpligtiget til at bistå med opsætning af materiale på bussens sider, bagender og indvendigt i form af f.eks. hængeskilte eller streamers i forbindelse med kampagner uden beregning.

Mad- og drikkevarer

Der må i bussen ikke være opsat piktogrammer, der forbyder indtagelse af mad og drikkevarer.

Uddannelse

I det omfang der udbydes et særligt X Bus kursus eller lignende arrangement der har til formål at sikre den fornødne viden hos chaufførerne om X Bus konceptet, er

busselskabet forpligtiget til for egen regning, at sende chauffører der kører X Bus kørsel på kursus. Busselskabet skal påregne 1 dag pr. fast chauffør pr. år.

Uniformering

Chauffører, der kører X Bus, skal bære synlig X Bus uniformering i form af slips og slipsenål til mænd, tørklæde til kvinder og evt. X Bus skulderstropper.

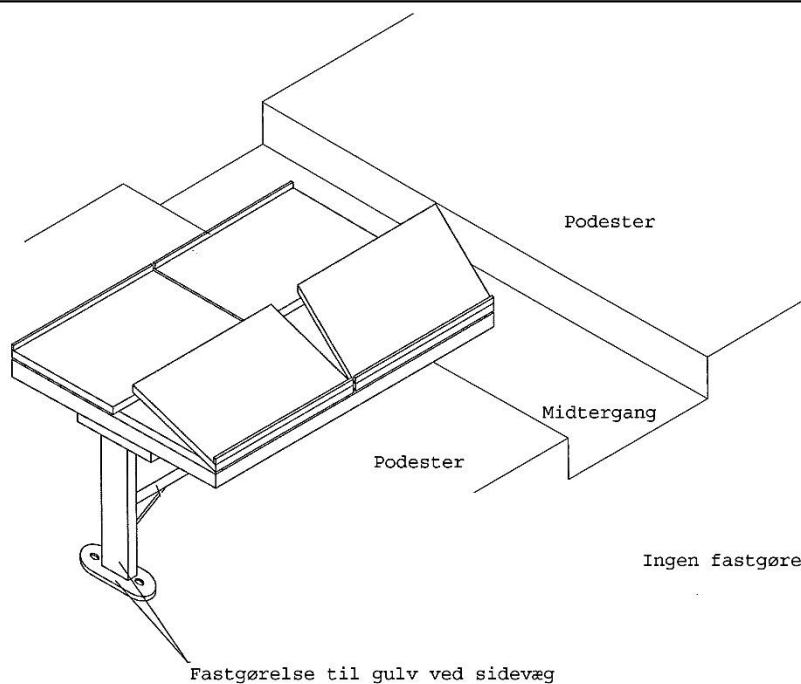
Korrespondancesikring

Busselskabet skal medvirke til at sikre korrespondancer ved at give information til korresponderende ruter og busterminaler i tilfælde af forsinkelser eller driftsforstyrrelser. En særlig X Bus telefonbog kan rekvireres hos Midttrafik, hvori alle relevante telefonnumre for busser fremgår.

Reservebusser – X Bus konceptet

Reservebusser skal som udgangspunkt opfylde samtlige busforskrifter og krav, som er gældende for driftsbusser, medmindre andet fremgår af nøgleoplysningerne eller de enkelte pakkebeskrivelser.

Mindre betydende afvigelser kan accepteres, men alle afvigelser skal på forhånd godkendes af Midttrafik. Akut anvendelse af reservebusser (nedbrudsreserve), der ikke opfylder busforskrifterne eller andre krav, der gælder for driftsbusser, skal meddeles Midttrafik senest 60 minutter efter planlagt afgang.

Bilag 9.4.1 Design af PC-bord

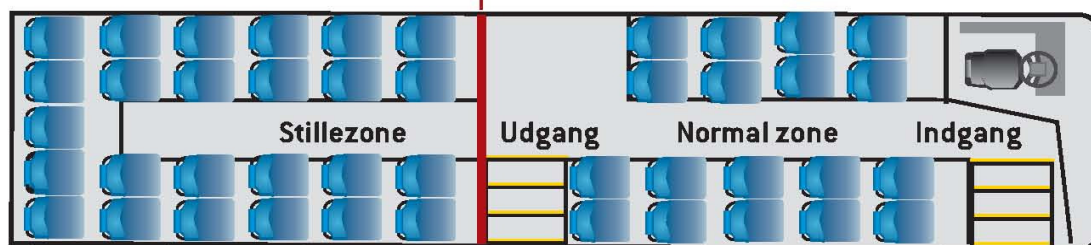
Ingen fastgørelse af bord i midtergangen

Bordoverflademål: 900x600mm

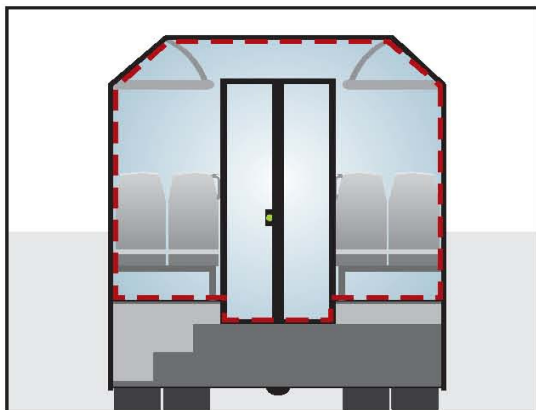
Højde fra podester til bords nederste kant: 750mm

Bilag 9.4.2 Design af stillezone

Skillevæggen placeres her:
Den dækker i fuld højde/bredde



Tværsnit af bussen, set forfra:



Interiør, set bagfra



Døren kan enten være enkelt- eller dobbeltdør.
Den betjenes med trykknop.



Hvis der i udbuddet stilles krav til stillezone skal den udformes som vist her.

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 termostattyret 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 minuspole 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, dørskilt, 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 kundeinformationsskilte, 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 pladsmangel 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-antenner og 2 GPS-antenner. 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.

Destinationsskilte 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 højttaler.

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 trafikskaber, 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 9.5.1 –Trådløst internet til kunderne

Midttrafik er i gang med at implementere trådløst internet i alle busser.

Busselskabet skal selv stå for indkøb, drift og vedligehold af udstyr, samt levering af trådløst internet til kunderne.

Krav til trådløst internet:

K44. Midttrafik leverer logon design.

K45. Midttrafik bestemmer hvilken hjemmeside internettet åbnes i. Dette kan løbende ændres.

K46. Midttrafik leverer simkort. Dette simkort skal alene bruges til kundernes internetbrug. Regningen faktureres videre til busselskabet. Udgiften er i 2012-priser på 60 kr. + moms pr. måned.

K47. Busselskabet har ansvaret for at følge bekendtgørelse nr. 988 af 28/9/2006 (logningsbekendtgørelsen).

Bilag 9.5.2 - Rejsekortet – beskrivelse og forpligtelser

Indføres rejsekortet, vil det som udgangspunkt ske mod betaling af busselskabets dokumenterede meromkostninger. Busselskabet vil dog være forpligtet til uden merbetaling at påtage sig de nedenfor nævnte forpligtelser. Se også A-kontraktens § 15 stk. 13.

1. Installation på garageanlæg

Busselskabet skal samarbejde omkring installation af trådløst netværk til dataoverførsel i garager, depoter eller andre udkørselssteder efter nærmere aftale.

2. Installation af rejsekortudstyr i busserne

Busselskabet skal samarbejde omkring installation af nyt udstyr i busserne. Opgaven omfatter en præinstallation, hvor der installeres kabler, GPS antenne og bores huller for den videre installation, og en slutinstallation, hvor der monteres TCU (enhed til systemstyring), chaufførmodul til styring og salg, og kortlæsere ved dørene til check ind og check ud. Installationen afsluttes med en test. Med henblik på installation skal busselskabet stille busserne til rådighed i alt to hele dage.

Indsættes der i løbet af kontraktperiode fabriksnye busser, skal busselskabet sikre, at disse er forberedt med kabelveje til Rejsekortet.

3. Drift

På vegne af Midttrafik vil leverandøren af rejsekortsystemet have det fulde ansvar for installation, drift og vedligeholdelse af systemet. Busselskabet har dog et ansvar for den daglige vedligeholdelse af rejsekortudstyret, herunder rengøring og skift af papir. Busselskabet skal straks afhjælpe og rapporterer fejl, hærværk mv. Busselskabet har også ansvar for at afhjælpe mindre fejl, f.eks. at fjerne fastsiddende papir i printeren, og skal også udskifte defekte kortlæsere.

Busselskabet skal sikre, at rejsekortudstyret er tændt under rutekørsel, at chaufføren er logget på, har valgt rute og tur, og har foretaget aflogning ved endt valgt eller chaufførskifte. Chaufførens skal under kørslen sikre at kortlæseren fungerer korrekt.

Busselskabet sikrer, at systemet anvendes til salg af enkeltbilletter, og at chaufførerne betjener udstyret efter de retningslinjer Midttrafik udsteder. Busselskabet sikrer, at der sker en daglig synkronisering af data ved driftsstart eller efter nærmere aftale.

4. Uddannelse

Chauffører, værkstedsmedarbejdere og relevant kontorphersonale skal deltage i uddannelse omkring rejsekortet i op til 2½ dags varighed, arrangeret af Midttrafik.

Busselskabet skal følge de gældende serviceanvisninger, Midttrafik opstiller for kundeservice og kontrol i forbindelse med brug af rejsekortet og for salg af enkeltbilletter.

Bilag 9.6 - 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 busdesign manual fremgår krav til farvekoder til by- og landevejsbusser samt til placering af Midttrafik logoer og busselskabets firmanavn/logo.

Busdesign Manualen 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.

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.
- Plakattramme 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 blå landevejsbusser råder busselskabet over følgende reklamepladser:

Udvendigt: Et stk. ramme på bussens bagende under bagruden.

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

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, dog undtaget særlige bestemmelser for X Busser, jf. bilag 9.4.

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, stikprøvekontroller, 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 Midttrafik Kundecenter 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 Midttrafik Kundecenter 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 uddannelseskrav

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

Chaufførerne skal til enhver tid billettere korrekt og have kendskab til Midttrafiks takstsystem og rejseregler. 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. Kunde henvendelser

Skriftlige kunde henvendelser 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 dettes 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 - Beredskabsplan

Busselskabet skal have en beredskabsplan, som på opfordring præsenteres for Midttrafik. Beredskabsplanen skal som minimum forholde sig til nedenstående punkter.

1. Chaufførens opgaver,

hvis nedenstående situationer indtræffer i forbindelse med buskørslen:

Ekstreme vejr- eller vejforhold forsinker eller stopper driften:

Ring til kontoret

Uden for kontorets åbningstid: Ring til vagttelefonen

Ved oliespild:

Ring til kontoret

Uden for kontorets åbningstid: Ring til vagttelefonen.

Ved færdselsuheld med personskade:

Ring efter en ambulance, hvis det skønnes nødvendigt

Ring til kontoret

Uden for kontorets åbningstid: Ring til vagttelefonen

Ved færdselsuheld med materiel skade:

Chaufføren informerer kontoret om den materielle skade.

Ved voldsepisoder:

Ring til politiet

Ring til kontoret

2. Kontoret eller driftslederens opgaver,

hvis nedenstående situationer opstår i forbindelse med buskørslen:

Hvis driften indstilles på grund af ekstreme vejr- eller vejforhold:

Kontakt hurtigst muligt Midttrafik Kundecenter og Midttrafik

Kontakt lokal- og regionalradio / relevante skoler.

Undret alle chauffører, der er på vagt eller skal på vagt

Når driften genoptages informeres Midttrafik Kundecenter, Midttrafik, lokal- og regionalradio og berørte chauffører.

Hvis driften indstilles generelt:

Kontakt hurtigst muligt Midttrafik Kundecenter

Kontakt hurtigst muligt Midttrafik

Kontakt lokal- og regionalradio samt relevante skoler

Ved oliespild:

Kommunens driftskontor tilkaldes

Eget værksted kontaktes

Kontakt beredskabschefen

Kontakt politiet

Ved færdselsuheld med personskaade:

Tilkald den hjælp der er brug for

Kør til uheldsstedet

Tilkald sikkerhedsrepræsentanten

Passagerer der er meget påvirket af ulykken tilbydes krisehjælp

Chaufføren tilbydes krisehjælp, hvis der er behov

Ved færdselsuheld med materiel skade:

Sørg for at der indsættes en evt. ny bus

Ved nedbrud af bus:

Indsæt ny bus

Tilkald evt. mekaniker

Ved voldsepisoder:

Har chaufføren lidt overlast skal han på skadestuen

Busselskabet er forpligtet til at have et beredskab/retningslinjer for, hvordan voldsepisoder håndteres i forhold til chaufførerne.

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 udbudsrunden 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 modelberegnete 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 modelberegnete 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 indregi- strering år	Engrosprisindeks		Højgulv			Laventré			Lavgulv		
	for danske		12 m	13,7 m	Ledbus	12 m	13,7 m	Ledbus	12 m	13,7 m	Ledbus
	maskiner og værktøj		Faktor for størrelse			Faktor for type			Faktor for type		
	år	Indeks	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 %.

Modelberegnete 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 vedligeholdelsesstandarden 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 vedligeholdelsesstandarden 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 lakskader 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 stempler, foringer, 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.

Bilag 13.4 – Skema til syn og skøn**Bussens registrerings nr.** _____**Udvendigt karosseri**

1. Karosseriskader

2. Frontrude

3. Sideruder

4. Lygteglas

5. Dæk HF n/r _____ % VF n/r _____ %
 HB n/r _____ % VB n/r _____ %
 n/r _____ % n/r _____ %

Merpris	Mindrepris

Indvendigt karosseri

6. Stolebetræk

7. Gulv

8. Sider

9. Loft

Merpris	Mindrepris

Teknik

10. Motor

11. Gearkasse

12. Aksler

I alt (pkt. 1-12)

Merpris	Mindrepris

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:

Afregningspladser:

Antal siddepladser:

Antal ståpladser:

Evt. fradrag i kontraktbetingelser (busforskrifter):

%

Bustype:

Dørarrangement:

Evt. tillæg i kontraktbetaling:

Registreret 1. gang den:

Nuværende reg.nr.:

Brændstof:

Stelnr.:

Chassisfabrikat:

Karosserifabrikat:

Motortype:

Gearkasetype:

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 stempling 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

Bilag 14: Buskørsel med biodiesel over de gængse standarder

Inden du sammensætter dit tilbud, anbefaler vi, at du gennemlæser vores informationsmateriale om biodiesel. Du kan desuden med fordel benytte vores regneværktøj for bedre at kunne danne dig et overblik over meromkostninger i forhold til buskørsel på konventionel diesel. Du finder begge dele på www.midttrafik.dk/biobus.

Du er ikke forpligtet til at bruge Midttrafiks hjælpemidler og hvis du benytter regneværktøjet kommer dine udregninger ikke ud til Midttrafik eller andre. Det er udelukkende til dit eget brug.

Baggrund

Ifølge gældende EU lovgivning skal al brændstof være iblandet en vis andel biobrændstof. I 2012 er al konventionel diesel derfor iblandet 7 % biodiesel, og dette skal stige til 10 % i 2020. Når der i dette udbud tales om iblanding af biodiesel er den angivne procentdel *udover* det allerede iblandede, som svarer til de gængse standarder. Det vil sige, at hvis/når Midttrafik kræver iblanding af 18 % biodiesel kommer det altså oven i de 7 %, som allerede er iblandet. Dvs. en iblanding på samlet set 25 % i 2012, der stiger til 28 % i 2020.

1. Krav til den anvendte biodiesel

Midttrafik anerkender udelukkende biodiesel produceret primært af rest – eller affaldsprodukter af hensyn til biobrændstoffets bæredygtighed. Der må ikke afgives tilbud med biodiesel produceret udelukkende af energiafgrøder, eksempelvis raps eller palmer, da sådanne produkters CO₂-fortrængningsevne og bæredygtighed på sigt kan drages i tvivl.

2. Iblandingsprocent

Der skal på årsbasis gennemsnitligt anvendes minimum plus 18 % biodiesel. Procentdelen opgøres som en tilsætning *udover* det allerede iblandende biodiesel, som svarer til de gængse standarder, efter den til enhver tid gældende EU lovgivning (i 2012 er dette 7 %). Det betyder, at den reelle iblanding i 2012 skulle være på minimum 25 %.

Hvordan denne iblandingsprocent opnås er op til busselskabet. For eksempel, kan det være 18 % stabilt henover året eller 36 % i sommerhalvåret og 0 % i vinterhalvåret eller andet. Busselskabet har pligt til at informere Midttrafik om, hvordan det planlægger at anvende den aftalte mængde biodiesel.

3. Konventionel diesel (basediesel)

Biodieselen skal blandes med en konventionel diesel. Denne del af blandingen kaldes også for 'basedieselen'. Det er busselskabets opgave at sikre, at den anvendte basediesel er af en sådan kvalitet, at der opnås den rette temperaturstabilitet, således at den normale driftssikkerhed opretholdes, samt at lovgivningens krav til vægtfylde overholdes.

Ved temperaturer under - 12° C har busselskabet dog lov til at anvende konventionel diesel uden ekstra biodiesel af hensyn til biodieselens relativt dårligere kuldeegenskaber.

4. Levering af biodiesel

Busselskabet indgår en aftale med en/flere brændstofleverandør(er), om levering af det påkrævede biodieselprodukt. Det er op til leverandøren selv, om man ønsker at købe diesel og biodiesel færdigblandet eller om man ønsker at investere i biodieseltank og blandepumpe og blande på stedet. Omkostningerne indregnes i det samlede tilbud uanset hvilken model, man vælger.

5. Dokumentation for anvendelse af biodiesel

Uanset hvilken model, der anvendes, skal Midttrafik have revisorpåtegnet erklæring om, at der bliver indkøbt diesel og biodiesel i et forhold, som svarer til den lovede iblandingsprocent i den udbudte pakke. Forbruget dokumenteres gennem den årlige indberetning af brændstof brugt i kontrakten der indsendes senest d. 31. juli året efter. Indberetningen vedlægges en oversigt med forbrug af brændstof pr. måned (enten det færdigblandede produkt, eller den biodiesel og diesel der bliver anvendt). Busselskabet skal kunne dokumentere, at den indberettede mængde brændstof er indkøbt og anvendt. Ydermere skal busselskabet indvilge i, at Midttrafik uanmeldt kan komme flere gange årligt og tage stikprøver fra tankanlæg og busser, for at sikre af iblandingsprocenten overholdes.

6. Forsyningssikkerhed

Det er busselskabets ansvar at sikre sig, at den valgte biodieselleverandør kan garantere en tilstrækkelig forsyningssikkerhed. Hvis busselskabet kan dokumentere, at den anvendte type af biodiesel ikke er tilgængelig på markedet, er busselskabet i sin ret til at kontakte Midttrafik med henblik på at få dispensation til at køre på konventionel diesel, indtil produktet igen er tilgængeligt på markedet. I et sådant tilfælde falder busselskabet i stedet tilbage på tilbudsprisen på kørsel med konventionel diesel.

7. Serviceinterval og garantiforhold på busser

Vi gør opmærksom på at kørsel med biodiesel over den gængse standard – uanset iblandingsprocent – generelt medfører ændrede specifikationer for service på busserne fra motorfabrikanterne. Det kan desuden medføre ændringer i garantiforhold m.m. Det er busselskabets eget ansvar at imødekomme motorfabrikantens krav i den forbindelse.

Bilag 15 – Supplerende krav til rute 925X

For rute 925X gælder de almindelige udbudsvilkår og kontrakten med nedenstående tilføjelser og ændringer. De supplerende krav går forud.

1. Betjeningsprincipper

Kørsel på flybusruten skal tilrettelægges efter nedennævnte principper:

Ved kørsel fra Aarhus til flyafgang fra lufthavnen kører flybussen fra Banegårdspladsen i Aarhus:

- 80 minutter før afgang med indenrigsfly
- 100 minutter før afgang med små udenrigs rutefly (British Airways)
- 140 minutter før afgang med Aarhus Charter
- 150 minutter før afgang med Ryanair og Eurolot
- 170 minutter før afgang med charterfly

Flyselskaberne har fastlagt nogle minimumstider til indcheckning i lufthavnen, derfor må flybusserne normalt ikke afgå senere end her angivet i forhold til flyafgang. Tidsrummene kan ændre sig i løbet af kontraktperioden.

Ved kørsel fra lufthavnen til Aarhus efter flyankomst køres så snart alle passagerer har modtaget deres bagage og kan forlade lufthavnen. Normalt kan flybussen herefter ankomme til Banegårdspladsen i Aarhus ca. 65 minutter efter flyankomst for indenrigs- og små udenrigsfly.

Ved afgange fra lufthavnen skal flybussen så vidt muligt holde klar ved stoppestedet allerede når flyet lander, således at alle passagerer - også dem der ikke skal afvente bagage - kan gå direkte ud i den ventende bus.

Køretiden mellem Banegårdspladsen i Aarhus og lufthavnen er i begge retninger fastsat til 50 minutter. Den faktiske køretid kan variere noget som følge af trafik- og vejsituationen. Køretiden på de 50 minutter ventes at lægge fast i hele kontraktperioden.

På flybusruten standses i begge retninger kun ved følgende stoppesteder: Banegårdspladsen, Aarhus Universitet Randersvej v. Ndr. Ringgade, Randersvej/Nydamsvej, Randersvej/Skejbygårdsvej og Randersvej/Skejbyvej i Aarhus samt ved lufthavnen.

Kun passagerer til/fra lufthavnen kan medtages - altså ingen intern kørsel i Aarhus. NB. Den beskrevne ruteføring er ikke den, som køres i dag.

Der skelnes mellem betjening af store fly med plads til 50 passagerer eller derover og mindre fly. Ved busbetjening af store fly skal betjeningsprincipperne med minimum 1 bus pr. afgang overholdes.

Ved busbetjening af mindre fly, der ankommer eller afgår tæt på andre fly, samt ved afgående charterfly kan betjeningsprincipperne afviges, således at passagerer til eller fra flere fly betjenes af én bus, - dog kun således at passagererne fra de mindre fly og charterfly får et længere ophold i lufthavnen. Dette ophold må max. blive 40 minutter længere, end hvis principperne blev overholdt. Eksempelvis må busafgang fra Banegårdspladsen maksimalt være 140 minutter før flyafgang med små udenrigsfly, og busankomst til Banegårdspladsen i Aarhus op til 105 minutter efter at flyet er landet.

Hvis en bus skal betjene flere ankommende fly, og et af disse fly er forsinket, skal bussen ikke afvente det forsinkede fly, hvis passagerer fra et allerede ankommet stort fly dermed får ventetid i lufthavnen. Hvis ingen af de ankommende fly er store fly, kan bussen dog afvente det forsinkede fly i op til 30 minutter.

I tilfælde af aflysning af fly, skal den tilhørende busforbindelse også aflyses. Nærmere retningslinjer for flyaflysninger og flytninger med meget kort varsel aftales mellem byder og Midttrafik inden driftsstart.

Hvis en flybus ikke kan afvente et forsinket fly, skal der arrangeres en alternativ forbindelse til det forsinkede fly. Denne ekstraforbindelse skal afgå fra lufthavnen, så bussen senest ankommer til Aarhus 90 minutter efter den forsinkede flylanding. Hvis det forsinkede fly er et lille fly med få passagerer kan passagererne alternativt sendes med taxa, - dog skal passagererne forud afkræves normal billetpris. Det forudsættes, at busselskabet indgår aftale med taxavognmænd om sådanne ture, og at nettoudgifterne hertil betales af Midttrafik.

På grund af hyppige og relativt store forsinkelser i chartertrafikken skal alle ankommende charterfly betjenes særskilt.

Ved oprettelse af nye flyruter skal disse betjenes efter de samme principper. Dog skal Charterfly godkendes af Midttrafik for at sikre, at der kun køres til stabile flyvninger. Midttrafik stiller f.eks. krav om mindst 10 regelmæssige afgang. Eksempelvis 10 lørdage i træk på samme tidspunkt, hvis der skal flyvningen skal betjenes med flybus.

Nuværende flytrafik

Beskrivelsen af den nuværende flytrafik er meget vejledende, da flyplaner i dag er meget dynamiske, det er derfor svært at forudse, hvor meget der flyves hvornår. Generelt gælder det, at der er markant anderledes flyveskemaer i skoleferierne. Nogle flyver mere, andre mindre.

I dag betjenes Aarhus Lufthavn af SAS, Sun-Air/British Airways/ Finnair, Ryanair og Eurolot på de almindelige ruteflyvninger. Derudover flyver Freebird, Primera Air og Jet Time charterflyvninger. SAS, Ryanair, Eurolot samt charter flyves med store fly. Sun-Air/British Airways/Finnair flyves med små fly.

*Rute*fly

Aarhus - København

Ruten beflyves af SAS med p.t. 33 ugentlige returflyvninger på hverdage samt 5 returflyvninger både lørdag og søndag – i alt 43 returflyvninger om ugen.

Aarhus - Oslo

Ruten beflyves af Sun-Air/British Airways. Der flyves p.t. normalt 2 dobbeltture på hverdage – og én dobbelttur om søndagen – i alt 11 ugentlige returflyvninger. I højsommerperioden (ca. 3 uger) er flyvningen indstillet.

Aarhus - Stockholm

Ruten betjenes af Sun-Air/British Airways. Der flyves p.t. normalt 2 dobbeltture mandag-torsdag og én dobbelttur om fredagen. I højsommerperioden (ca. 3 uger) og mellem jul og nytår er flyvningen indstillet.

For alle Sun-Air/British Airways ruter gælder det, at der hertil kommer særlige planer omkring højtider (jul/nytår, påske, Bededag, Kr. Himmelfart og pinse), hvor en stor del af flyene er aflyst. Nogle gange kan der omkring højtider også blive fløjet på andre tidspunkter end normalt. Flyselskaberne udarbejder en særlig plan for hver enkelt dag i disse perioder.

Aarhus – London Stansted

Ruten beflyves p.t. af Ryanair med 7 ugentlige returflyvninger, mandag, onsdag, fredag og søndag. I skolernes ferie flyves der mere.

Aarhus – Oslo Rygge

Ruten beflyves af Ryanair p.t. med 3 ugentlige returflyvninger – mandag, onsdag og fredag. Ruten holder pause i vintersæsonen.

Aarhus – Manchester (England)

Ny rute, som beflyves af Sun-Air/British Airways. Der flyves p.t. normalt 2 dobbeltture mandag-fredag samt en dobbelttur om søndagen – i alt 11 ugentlige returflyvninger med mellemlanding i Göteborg.

Aarhus – Barcelona (Spanien)

Ruten beflyves af Ryanair. Der flyves med 2 ugentlige returflyvninger; mandag og lørdag i perioden marts til oktober og med en ekstra flyvning i skolernes sommerferie.

Aarhus – Malaga (Spanien)

Ruten beflyves af Ryanair i perioden fra marts til oktober. Der flyves med 2 ugentlige returflyvninger med en ekstra flyvning i skoleferien.

Aarhus – Palma Mallorca (Spanien)

Ruten beflyves af Ryanair. Der flyves med 2 ugentlige returflyvninger; mandag og fredag i perioden marts til oktober.

Aarhus – Alicante (Spanien)

Ruten er en del af Ryanairs sommerprogram. Der flyves med 1 ugentlig returflyvning i højsæson.

Aarhus – Gdansk (Polen)

Ruten beflyves af Eurolot med 3 ugentlige returflyvninger; mandag, onsdag og lørdag.

Charterfly

Der flyves én dobbelttur om ugen til/fra hvert rejsemål i sæsonen. Der flyves altid med store fly. Turene ligger normalt i weekenden eller evt. fredag og mandag. Udrejserne foregår ofte tidligt om morgenen, og hjemrejserne foregår i flere tilfælde sent med landing i lufthavnen efter midnat. Der er jævnligt forsinkelser på hjemrejserne, hvorfor buskørslen må planlægges, så der er mulighed for at afvente flylanding i lufthavnen.

Aarhus Charter er p.t. langt den største charteroperatør på Aarhus Lufthavn.

Oversigt over Chartertrafikken i indeværende sæson 12/13

Sæson	Selskab	Destina- tion	Af-rejse	Hjem- komst	Fly- selskab	Sæson
Vinter/forår	Aarhus Charter	Madeira			Primera	30.12.12 – 21.04.13
Vinter/forår	Aarhus Charter	Tenerife			Primera	22.12.12 – 23.03.13
Vinter/forår	Aarhus Charter	Fuerte- ventura			Primera	07.01.13 – 01.04.13
Sommer/ef- terår	Aarhus Charter	Cypern			Primera	
Sommer/ef- terår	Aarhus Charter	Kreta			Primera	
Sommer/ef- terår	Aarhus Charter	Mallorca			Primera	
Vinter/forår	StarTour	Gran Canaria			Jettime	15.10.11 – 17.04.12
Vinter/forår	StarTour	Egypten			Jettime	07.02.13 – 04.04.13

Sommer/efterår	StarTour	Kreta			Jettime	20.05.12 – 21.10.12
Sommer/efterår	StarTour	Tyrkiet			Jettime	21.06.12 – 16.08.12
Sommer/efterår	StarTour	Mallorca			Jettime	22.06.12 – 07.09.12
	StarTour	Mexico			Jettime	17.03.13 - ?
Sommer/efterår	Nazar	Antalya			Free Bird	21.06.12 - 09.08.12
Vinter/forår	Spies	Madeira				30.12.12 – 21.04.13
Vinter/forår	Bravo Tours	Fuerteventura	lørdag 18.40	lørdag 01.30		07.01.13 – 01.04.13
Vinter/forår	Bravo Tours	Tenerife				22.12.12 – 23.03.13

Spies og Bravo Tours har samflyvning med Århus Charter.

Forventet omfang af kørsel på flybusruten

2008: 8.802 køreplantimer inkl. tomkørsel

2009: 8.418 køreplantimer inkl. tomkørsel

2010: 8.932 køreplantimer inkl. tomkørsel

2011: 10.338 køreplantimer inkl. tomkørsel

2012: 8.932 køreplantimer inkl. tomkørsel (skøn)

Det lavere niveau i 2012 skyldes Cimber Sterlings konkurs. Både Midttrafik og Aarhus Lufthavn forventer, at antallet af indenrigs- og charterafgange stiger igen i løbet af efterår/vinter 2012/2013, således at niveauet i 2013 kommer til at ligge i nærheden af 2011-niveau.

Driftsdøgn (seneste år):

Mandag – fredag ca. kl. 05.30 – 00.30

Lørdag ca. 04.45 – 02.50

Søndag Ca. 04.00 -00.30

Fordeling på tidspunkter

Kørslen ligger især på hverdage om morgenen (5.40-8.00) og om eftermiddagen/aftenen fra kl. ca. 15.00 til omkring midnat. På øvrige tidspunkter er der oftest kun 1-2 busser i drift, dog lidt flere lørdag morgen og søndag aften. Det kan ikke undgås, at der bliver en del korte/delte vagter for chaufførerne.

Der er ikke beregnet en forventet A-kontrakt/kontraktgrundlag på flybuskørslen i perioden 1/7 2013 – 28/6 2014.

Udover kørsel på flybusruten skal flybusserne udføre ordinær kørsel på andre ruter. Det drejer sig p.t. om en morgendobbelttur Ebeltoft - Aarhus og en morgentur Ebeltoft - Aarhus på rute 123 på hverdage, undtagen skolernes jule- og sommerferie.

Disse ture kan erfaringsmæssigt køres af flybusser, der ikke er i drift på flybusruten, eller af flybusser der skulle køre tomme fra lufthavnen til Aarhus, fordi der om morgenen er mange flyafgange, men ingen flyankomster.

Der er beregnet en A-kontrakt/kontraktgrundlag for kørslen på rute 123, som er vedlagt. Ligeledes er vognløbslister for kørslen på rute 123 vedlagt.

Planlægnings- og informationssystem

Der er udviklet et mindre IT-system (FlybusPlan), som kontrakthaver skal anvende til brug for planlægning og information omkring kørslen på flybusruten. Det omfatter følgende hovedfunktioner:

- I systemet vedligeholdes alle grundregler og servicemål for busruten, f.eks. overgangstid mellem bus og forskellige flyruter, køretid mellem stoppesteder mv.
- Flyruternes fartplaner indtastes eller ajourføres løbende i systemet.
- Der genereres et forslag til en busplan for en given periode.
- Forslag til noter genereres automatisk.
- Der er efterfølgende mulighed for manuelle justeringer af køreplan og bemærkninger, hvorefter planen godkendes (publiceres) til www.midttrafik.dk og til www.rejseplanen.dk.
- Fra systemet kan der udskrives en samlet køreplan samt alle stoppestedstavler.
- Ved godkendelse af en ny busplan, opdateres informationerne på www.midttrafik.dk automatisk. Rejseplanen.dk opdateres i løbet af et par dage.

IT-systemet ejes af Midttrafik, og det stilles frit rådighed til planlægning og kunde-information for kontrakthaver på flybusruten 925X.

System og program er web-baseret, og kan via en sikker adgang med password tilgås og anvendes fra en hvilken som helst PC arbejdsplads med internetadgang og Microsoft Internet Explorer som standard browser.

Midttrafik varetager opgaver omkring systemadministration, oprettelse af nye brugere, samt ajourføring af vejledningen. Midttrafik står ligeledes til rådighed med oplæring og support omkring systemet.

Midttrafik forventer, at der i 2014 tages et nyt planlægningssystem i brug, som også forventes at kunne bruges til planlægning af flybusrute 925X. Entreprenøren vil naturligvis få yderligere information, når vi ved mere. Midttrafik vil ligeledes stå til rådighed med oplæring og support omkring det nye planlægningssystem.

2. Kørsels udførelse, kundebehandling

Der lægges særlig vægt på et højt niveau i kundebehandling.

- Der skal planlægges således, at der anvendes faste chauffører til kørsel på de faste flybusvognløb.
- Chaufføren skal udover dansk beherske engelsk.
- Busselskabet skal for egen regning købe aktuelle aviser til lufthavnsbusserne. Der skal være mindst 2 aviser i hver bus, der efter planen skal benyttes den pågældende dag.
- Busselskabet skal for egen regning sikre, at kunderne altid har mulighed for gratis at få en afkølet flaske vand. Dette gælder alene ved kørsel med flybussen.
- I lufthavnen findes et system, så der over lufthavnens højttalere meldes busafgang overfor passagererne. Systemet betjenes med nøgle af chaufføren. Byder leverer cylinder og kan således benytte egen systemnøgle. Bussen må ikke afgå, før der er meldt busafgang over højttalerne to gange.
- Straks en ny/revideret køreplan er udarbejdet, skal busselskabet give Midttrafik besked herom via e-mail. Ved ændringer på afgang der betjener charterfly skal det pågældende rejsebureau informeres.

Busselskabet skal endvidere give Midttrafik oplysning om særlig kørsel omkring højtider samt eventuelle andre ændringer i planlagt kørsel - herunder aflysninger - straks de er kendt.

- Flybusserne skal kunne kommunikere direkte med havnekontoret i lufthavnen, og skal således være udstyret med kommunikationsudstyr til dette formål. Om det sker i form af en radio- eller en telefonforbindelse aftales direkte med lufthavnen.
- Ved busafgang skal chaufføren via højttalersystemet give mundtlig information til kunderne om destination, køretid og stoppesteder samt eventuelle uregelmæssigheder på dansk og engelsk. Busselskabet kan erstatte dette med en båndet afspilning af oplysningerne. Midttrafik har ret til at få installeret et skærmbaseret informationssystem.

Bagageplads

Der skal være et bagagerum på min. 4 kubikmeter.

Bussen skal være udstyret med bagagehylder under loftet. Hylterne skal være lukket i bunden.

Betalingskortterminal

I flybusserne skal der være installeret betalingskortterminaler og der kan p.t. anvendes Dankort, Visa, Eurocard/Mastercard og JCB. For udstyret gælder de generelle bestemmelser for IT udstyr som anført i bilag 5.1. Det vil bl.a. sige, at udstyret leveres og betales af Midttrafik.

Når kunderne anvender betalingskort registreres dette i terminalen og transaktionerne overføres ved vagtens afslutning til PBS via en indbygget mobiltelefon. Pengene indgår direkte på Midttrafiks konto. Eventuelt tab på grund af manglende dækning eller stjålne kort vedkommer således ikke busselskabet.

Der udskrives ved vagtens afslutning en logliste over salget, som chaufføren bruger til afregning med busselskabet og som busselskabet bruger i afregningen overfor Midttrafik. Systemet reducerer det kontante beløb chaufførerne har i tasken.

3. Refusion af kunders merudgift til taxa

Det sker, at en kunde ikke som planlagt kommer med flybussen og derfor tager en taxa og efterfølgende anmoder Midttrafik om refusion af merudgiften.

Hvis årsagen til at kunden ikke kom med flybussen som planlagt efter vurdering i det væsentlige kan henføres til Midttrafik eller busselskabet, refunderes forskellen mellem taxaregningen og kontantbilletprisen for de kunder, der var med taxaen.

Hvis årsagen klart kan henføres til busselskabets forhold betales refusionen af busselskabet. Ellers af Midttrafik.

Refusion af taxaregning sker maksimalt for den strækning, der skulle have været kørt med flybussen. Der refunderes taxaudgifter op til 50 km.

4. Betalingsmodellen

Satserne

Betalingsmodellen svarer i princippet til betalingsmodellen for anden kørsel. Der afregnes på grundlag af det afgivne tilbud på § 19 stk. 2 (chaufføromkostninger), § 19 stk. 3. (øvrige timeafhængige omkostninger) og § 19. stk. 4 (busafhængige omkostninger). Satserne reguleres månedligt, som for den øvrige kørsel.

Kontraktens § 20, stk. 1 gælder dog ikke for flybuskørslen. Der reguleres altså ikke for ændret tidsforbrug i pauser og heller ikke for ændret fordeling af kørslen på døgnets timer eller på ugens dage.

Kørselsomfanget på flybusruten følger behovet, og kontraktens § 4, stk. 1-4 om reduktion i kørslen gælder ikke flybuskørslen, dog gælder § 4, stk. 5-7.

Opgørelse af antal køreplantimer

Køreplantimetallet for flybuskørslen opgøres som anført i kontraktens bilag 6, dog sker der ikke nogen konkret opgørelse af tomkørslen. Tomkørslen fastsættes til 25 % af den køreplansatte tid.

Køreplantiden mellem Aarhus H og Lufthavnen er fastsat til 50 minutter. Den faktiske køretid på den enkelte tur kan variere noget som følge af trafikforhold og vejrlig. De 50 minutter er erfaringstal som forventes at ligge fast i hele kontraktperioden. For en enkelttur mellem Århus H og Lufthavnen afregnes der således for 50 minutter + 25 % i alt 62,5 minutter.

Reglen om at tomkørslen fastsættes til 25 % af den køreplansatte tid gælder for kørsel udført med kontraktbusserne i flybuspakken (pk 16) på ruterne 925X og 123. Ved kørsel med kontraktbusser på andre ruter gælder kontraktens almindelige regler for afregning af tomkørsel.

Det er busselskabet, der udarbejder opgørelse af køreplantimer.

Betaling for ventetid.

Betaling for ventetid indgår i ovenstående. Alene i følgende situation betales der særskilt for ventetid.

Når driftsdøgnet sidste flyankomst til Tirstrup er planlagt til efter kl. 24.00 og dette fly er mere end 30 minutter forsinket, betales for det antal minutter forsinkelsen overstiger 30 minutter. Satsen, der benyttes ved betalingen er den i tilbuddets § 19 stk. 2 anførte. (chaufføromkostninger).

Indberetning af køreplantimer

Senest den 10. bankdag i hver måned indsender busselskabet en opgørelse af antallet af køreplantimer m.v. i den forudgående måned.

Opgørelsen skal bl.a. indeholde følgende oplysninger for hver dag i måneden:

- Antal udførte enkeltture på flybusruten.
- Antal ikke udførte enkeltture på flybusruten. Bemærk, at der jf. kontraktens § 30 kan foretages modregning for ikke udførte ture.
- Antal ekstra udførte enkeltture på flybusruten.
- Den køreplansatte tid for udført kørsel på andre ruter
- Omfang af eventuel ekstrakørsel

Ved ekstrakørsel og ikke udførte ture skal årsagen oplyses.

Hvis busselskabet er berettiget til særskilt betaling for ventetid vedlægges specificeret opgørelse.

Såfremt Midttrafik udarbejder særlige skemaer beregnet til brug ved indberetning, skal busselskabet anvende disse skemaer.

Afregning.

Sker efter reglerne i § 23.