

UDBUDSMATERIALE

Offentligt udbud

Udbud af FV3 – FlexVariabel i Region Midtjylland og Region Syddanmark

Indholdsfortegnelse

UDBUDSBETINGELSER	5
UDBYDER.....	5
FynBus	5
Midttrafik.....	5
Sydtrafik	5
VÆSENTLIGE ÆNDRINGER I FORHOLD TIL TIDLIGERE UDBUD	5
Forskudte udbud.....	5
Dokumentkontrol	5
Midttrafiks pauserregler	5
Ændring af tidligere praksis.....	5
UDBUDSMATERIALE	6
PERIODISK VEJLEDENDE BEKENDTGØRELSE	6
TIDSPLAN	6
OFFENTLIGGØRELSE AF UDBUDSMATERIALET	7
CPV- KODE	7
KOMMUNIKATION.....	7
SPØRGSMÅL	8
AFGIVELSE AF TILBUD	8
Åbning af tilbud	9
Oplysninger om tilbud	9
Vedståelsesfrist.....	9
MANGLER I TILBUD, FORBEHOLD M.V.....	9
ALTERNATIVE TILBUD	10
TILBUDSGIVERS OMKOSTNINGER.....	10
DEN UDBUDTE KØRSEL.....	10
Vogntyper.....	10
Aftaleperioden	10
Optioner	10
Særlige krav	11
Varsling om ny kørsel i kommunerne	11
UDVÆLGELSESKRITERIER	11
FORPLIGTELSE VEDR. SKATTER OG AFGIFTER, MILJØBESKYTTELSE, BESTEMMELSER OM BESKYTTELSE PÅ ARBEJDSPLADSEN OG ARBEJDSFORHOLD I ØVRIGT	12
TILDELING	12
Budlighed	13
DOKUMENTATION	13
Særligt for vogne tilknyttet et bestillingskontor	14
OPLYSNINGER OM AFTALEINDGÅELSE	14
VARSLING	14
RAMMEAFTALE	15
§ 1 Omfang	16
§ 2 Ikrafttræden og udløb	16
§ 3 Opsigelse	16
§ 4 Option på forlængelse.....	16
§ 5 Option på yderligere kørsel	16
§ 6 Aftalegrundlag.....	16
§ 7 Indgåelse af rammeaftalen	17
§ 8 Samarbejde mellem entreprenør og udbyder	18
§ 9 Kommunikation.....	18
§ 10 Underentreprenører.....	18
§ 11 Forsikring	18
§ 12 Entreprenørs ansvar	19
§ 13 Entreprenørs virksomhed	19

§ 14 Løn- og ansættelsesvilkår	20
§ 15 Krav til personale	21
§ 16 Børneattest	22
§ 17 Loyalitet	22
§ 18 Krav til vognene	22
§ 19 Afvikling af kørslen	23
§ 20 Kørsels udførelse	24
§ 21 Miljøkrav, herunder arbejdsmiljø	26
§ 22 Betaling og afregning	27
§ 23 Afvigelser og korrektion i betalingen	28
§ 24 Prisregulering	28
§ 25 Bod	29
§ 26 Overdragelse af rammeaftalen	30
§ 27 Misligholdelse	30
§ 28 Voldgift	31
§ 29 Diskretion	32
§ 30 Underskrift	32
BILAG 1 – FAKTAARK	33
BILAG 2 – OVERSIGT OVER FV3 - FLEXVARIABEL	34
KOMMUNAL KØRSEL	35
BILAG 3 – DEN UDBUDTE KØRSEL	36
KØRSEL UDENFOR REGION MIDTJYLLAND OG REGION SYDDANMARK	36
BILAG 4 – KRAV TIL VOGNE OG CHAUFFØRER	37
VOGNTYPER	37
Type 1	37
Type 2	37
Type 3	37
Type 4	37
Type 5	38
Type 6	38
GENERELLE KRAV TIL ALLE VOGNTYPER	38
Udskiftning af vogn	39
Definition på vognalder	39
Skiltning	40
Sikkerhedsseler/fastspænding	40
Fastspænding af kørestol (vogntype 4, 5 og 6)	40
KOMMUNIKATION	40
SMS-kommunikation	40
Udgifter til kommunikation	41
Særligt for taxacentraler	41
Ny telegramstandard	41
KRAV TIL UDDANNELSE AF CHAUFFØRER	42
Førstehjælp	42
Befordring af bevægelseshæmmede	42
Særlige uddannelseskrav for FynBus og Sydtrafik – introduktion til offentlig servicetrafik	42
ØVRIGE KRAV	43
BILAG 5 – DEN DAGLIGE DRIFT	44
VOGNGRUPPER OG ENKELTVOGNE	44
Vogngrupper	44
Enkeltvogne	44
KOORDINERING AF KØRSLER	44
KØRSELSFORDELING	45

Eksempler på kørselsfordeling	46
UDSENDELSE AF KØREORDRE TIL VOGNENE	47
DRIFTSOVERVÅGNING	47
Rettelser vedrørende drift fra entreprenør til udbyder	48
PAUSER	48
Særligt for vogne med hjemsted i FynBus eller Sydtrafiks område:	48
Særligt for vogne med hjemsted i Midttrafiks område:	48
PRIVATREJSER	49
Privatrejser for enkeltvogne	49
Privatrejser for vogngrupper	50
KØRSEL JULEAFTEN	50
OPSUMMERING AF ENTREPRENØRS FORPLIGTELSE I FORBINDELSE MED DRIFTEN	50
BILAG 6 – BESKRIVELSE AF KØRSELSORDNINGERNE	51
DEN SIDDENDE PATIENTBEFORDRING	51
DEN INDIVIDUELLE HANDICAPKØRSEL FOR SVÆRT BEVÆGELSESHÆMMEDE (HANDICAPKØRSELSORDNINGEN)	52
KOMMUNAL VISITERET KØRSEL	52
ÅBEN KØRSEL (FLEXTUR, TELETAXI, TELEKØRSEL M V.)	52
BILAG 7 – TILDELING AF VOGNE FORDELT PÅ VOGNTYPER	53
BILAG 8 – ANGIVELSE AF HJEMSTED/BYOMRÅDER FOR ENKELTVOGNE OG VOGNGRUPPER	54
ENKELTVOGNE	54
VOGNGRUPPER	54
Optegning af byområdet	54
Byområdet optegnes på følgende måde:	54
SPECIELT FOR FYNBUS	55
BILAG 9 – AFREGNING	56
Betalingsmodellen	56
Eksempel på betalingsberegning for enkeltvogne	57
Eksempel på betalingsberegning for vogngrupper	58
Betalning til entreprenøren	64
Korrekationer	64
Nøddrift	65
DISPOSITION FOR TILBUD	66
VEJLEDNING OG INFORMATION OM BRUG AF DISPOSITION FOR TILBUD	66
AFGIVELSE AF TILBUD PÅ FV3 - FLEXVARIABEL	66
UDFYLDDELSE AF TILBUDSBLANKET	67
Angivelse af hjemsted for enkeltvogne/byområde for vogngrupper	67
Tilbud med vogn som har aftale om FlexGaranti.	67

UDBUDSBETINGELSER

Udbyder

Udbud af FV3 – FlexVariabel i Region Midtjylland og Region Syddanmark udbydes i fællesskab af FynBus, Midttrafik og Sydtrafik.

Samlet vil FynBus, Midttrafik og Sydtrafik i dette udbudsmateriale blive benævnt som udbyder.

De rammeaftaler, som indgås på grundlag af dette udbud, vil blive indgået med det trafikselskab i hvis område, de vindende tilbudsgiveres vogne har hjemsted.

FynBus

<http://www.fynbus.dk/wml40537>

Midttrafik

<http://www.midttrafik.dk/>

Sydtrafik

<http://www.sydtrafik.dk/>

Væsentlige ændringer i forhold til tidligere udbud

Forskudte udbud

Udbud af garantivogne (FG3 – FlexGaranti) og variable vogne (FV3 – FlexVariabel) sker forskudt af hinanden. Tilbudsfristen for FG3 – FlexGaranti var den 9. oktober 2013. Dermed kan der afgives tilbud på FlexVariabel med en vogn, som allerede har aftale om FlexGaranti.

Dokumentkontrol

Køretilladelser og registreringsattester skal først indsendes efter der er sket tildeling.

Se nærmere under afsnittet ”Dokumentation”.

Midttrafiks pauseregler

Entreprenører der indgår rammeaftale med Midttrafik, skal være opmærksom på, at der i Midttrafiks område er særlige pauseregler.

Se rammeaftale § 19, stk. 4

Ændring af tidligere praksis

På følgende områder er der sket en væsentlig ændring af tidligere praksis:

- Kørsel jul, se Bilag 5 – Den daglige drift.
- Uniformering, se rammeaftale § 15, stk. 3.
- Bod, se rammeaftale § 25.
- Nye krav til lift i vogntype 4, se Bilag 4 – Krav til vogne og chauffører.

Udbudsmateriale

Udbudsmaterialet består af:

- Udbudsbetingelser

Udbudsbetingelserne indeholder en beskrivelse af de vilkår, tilbudsgiver skal afgive sit tilbud under.

- Rammeaftale og bilag

Rammeaftalen og bilagene indeholder både de vilkår, der vil regulere forholdet mellem udbyder og entreprenør i forbindelse med indgåelse af rammeaftale og det efterfølgende forhold mellem udbyder og entreprenør.

Bilag I – Faktaark indeholder en skematisk oversigt over vigtige oplysninger.

- Disposition for tilbud

Dette afsnit opregner punkt for punkt, hvad tilbudsgiver skal tage højde for, både formelt og indholdsmæssigt, for at tilbuddet er konditionsmæssigt.

- Spørgsmål og svar

Spørgsmål og svar vil blive offentliggjort på udbudshjemmesiden i overensstemmelse med tidsplanen.

Periodisk vejledende bekendtgørelse

Udbyder har d. 20. juni 2013 offentliggjort en periodisk vejledende bekendtgørelse vedrørende dette udbud. Den periodiske vejledende bekendtgørelse kan ses på udbyders hjemmesider <http://www.fynbus.dk/wm141229>, <http://midttrafik.dk/udbud/udbud-flextrafik.aspx>, <http://www.sydtrafik.dk/Default.aspx?ID=2422>

Ved at offentliggøre en periodiske vejledende bekendtgørelse har udbyder fået mulighed for at forkorte fristen for afgivelse af tilbud, så den nu er 29 dage fra offentliggørelsen af dette udbud.

Tidsplan

Fremsendelse af udbudsbekendtgørelse til EU-Tidende og offentliggørelse af udbudsbekendtgørelsen på udbudshjemmesiden:	14. oktober 2013
Frist for spørgsmål til udbudsmaterialet:	30. oktober 2013
Der kan komme nye oplysninger til udbuddet på udbudshjemmesiden frem til:	6. november 2013

Frist for afgivelse af tilbud:	13. november 2013 kl. 12.00
Forventet underretning:	Uge 47 2013
Frist for indsendelse af dokumentation:	15. januar 2014
Forventet tidspunkt for indgåelse af rammeaftale:	Ultimo januar 2014
Dato for aftalestart:	1. marts 2014
Vedståelsesfrist:	1. maj 2014

Offentliggørelse af udbudsmaterialet

Dette udbudsmateriale offentliggøres på udbudshjemmesiden https://www.ethics.dk/asp4/tender/fynbus_1202_20130923.nsf efter forudgående offentliggørelse i Supplement til Den Europæiske Unions Tidende som et **offentligt udbud** jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2004/17/EF af 31. marts 2004 – forsyningsvirksomhedsdirektivet, om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester.

Udbudsbekendtgørelsen vedrørende dette udbud er offentliggjort på udbudshjemmesiden og udbyders hjemmesider umiddelbart efter afsendelse til Kontoret for Den Europæiske Unions Officielle Publikationer, og vil efterfølgende blive offentliggjort på TED-databasen <http://ted.europa.eu/>.

Eventuelle ændringer til det offentliggjorte udbud vil blive opdateret løbende på udbudshjemmesiden, og tilbudsgivere opfordres således til at holde sig jævnligt orienteret om nærværende udbud på udbudshjemmesiden.

CPV- kode

Nærværende udbud er offentliggjort under følgende CPV- koder:

60112000
60120000
60130000

Kommunikation

Al kommunikation mellem tilbudsgiver og udbyder om dette udbud skal foregå på dansk via udbudshjemmesiden https://www.ethics.dk/asp4/tender/fynbus_1202_20130923.nsf

Spørgsmål

Med henblik på at sikre, at tilbud udformes korrekt i overensstemmelse med de stillede krav, har tilbudsgiver mulighed for at stille spørgsmål til udbudsmaterialet og anmode om uddybende beskrivelse af konkrete punkter i udbudsmaterialet. Spørgsmål skal indsendes via menupunktet "Send Spørgsmål" på udbudshjemmesiden, https://www.ethics.dk/asp4/tender/fynbus_1202_20130923.nsf jf. rubrikken "Spørgsmål" i menufeltet til venstre, inden udløbet af det fastsatte tidspunkt herfor.

Spørgsmål skal så vidt muligt være udbyder i hænde **senest den 30. oktober 2013**.

Spørgsmål bedes opstillet på listeform med angivelse af det sted i udbudsmaterialet (f.eks. afsnit og sidenummer), som spørgsmålet vedrører.

Udbyder skal gøre opmærksom på, at udbyder som udgangspunkt er både berettiget og forpligtet til at se bort fra tilbud med forbehold mod grundlæggende elementer i udbudsmaterialet. Derfor opfordres tilbudsgiver til at benytte adgangen til at stille spørgsmål i stedet for at tage forbehold.

Alle spørgsmål, som tilbudsgiver sender til udbyder senest den 30. oktober 2013 vil, sammen med svarene på disse, løbende og senest 6. november 2013 blive offentliggjort i anonymiseret form på udbudshjemmesiden under menupunktet "Spørgsmål og svar".

Spørgsmål, der fremsendes senere end den 30. oktober 2013, kan påregnes besvaret senest seks dage før tilbudsfristens udløb, det vil sige den 6. november 2013. Dette forudsætter dog, at det er muligt for udbyder at besvare disse spørgsmål senest 6. november 2013. Herefter kan der ikke komme nye oplysninger til udbuddet.

Spørgsmål og svar offentliggjort senest den 6. november 2013 indgår herefter som en del af udbudsmaterialet.

Afgivelse af tilbud

Tilbudsgivers udformning af tilbud fremgår af "Disposition for tilbud".

Udbuddet afvikles elektronisk, og for at kunne afgive elektronisk tilbud skal tilbudsgiver tilmelde sig udbuddet på udbudshjemmesiden https://www.ethics.dk/asp4/tender/fynbus_1202_20130923.nsf, hvorved tilbudsgiver får tildelt brugernavn og skal opgive adgangskode.

Derudover skal den ansvarshavende person have en digital signatur. Ved tilmelding til udbuddet modtages der automatisk en digital signatur, som kan bruges ved afgivelsen af tilbuddet.

Tilbudsgivere, der har deltaget i udbud af FG3 – FlexGaranti eller senere udbud af Flextrafik via udbudshjemmesiden, skal ikke oprette en ny brugerprofil i forbindelse med deltagelse i udbud af FV3 – FlexVariabel. Tilbudsgiver skal blot tilmelde sig udbuddet af FV3 – FlexVariabel med samme brugernavn og adgangskode, som blev brugt ved udbud af FG3 – FlexGaranti eller senere udbud af Flextrafik. Den digitale signatur fra tidligere udbud kan ligeledes genbruges ved udbud af FV3 – FlexVariabel.

Tilbuddet afgives elektronisk via udbudshjemmesiden ved at uploade de udfyldte tilbudsblanketter sammen med følgebrevet.

Rammeaftalen udfyldes og underskrives elektronisk af parterne.

Andre former for afgivelse af tilbud accepteres ikke.

Tilbud skal være afgivet senest 13. november 2013 kl. 12.00

Åbning af tilbud

Der vil ikke være adgang til at overvære åbning af tilbud.

Oplysninger om tilbud

Efter udløbet af tilbudsfristen vil udbyder udsende rammeaftale til alle tilbudsgivere, der har afgivet konditionelt tilbud. Inden rammeaftalerne kan underskrives af udbyder, skal kravene i afsnittet om dokumentation være indfriet.

Oplysninger om vinder samt vognens hjemsted og vogntype vil kunne offentliggøres til pressen. Der kan ikke kræves indskrænkning i det nævnte oplysningsomfang, medmindre tilbudsgiver kan påvise, at oplysningerne er undtaget aktindsigt efter offentlighedslovens regler.

Vedståelsesfrist

Tilbudsgiver skal vedstå sit tilbud i sin helhed til og med den 1. maj 2014. Optioner skal vedstås i hele aftaleperioden.

Mangler i tilbud, forbehold m.v.

Ufuldstændige tilbud kan medføre, at tilbuddet ikke anses for konditionsmæssigt, idet udbyder ikke efterfølgende har mulighed for at lade tilbudsgiver korrigere sit tilbud.

Forbehold i et tilbud for grundlæggende elementer i udbudsmaterialet accepteres ikke og vil medføre udelukkelse fra deltagelse i nærværende udbud. Dette betyder, at identiteten af det samlede udbudsmateriale i det væsentligste skal fastholdes.

Det følger af retspraksis vedr. EU-udbud, at udbyder er såvel berettiget som forpligtet til at se bort fra tilbud med forbehold for grundlæggende elementer i udbudsmaterialet.

Afgrænsningen af ”grundlæggende elementer” foretages af udbyder.

Såfremt der tages forbehold i øvrigt, det vil sige forbehold mod ikke-grundlæggende elementer, i forhold til det samlede udbudsmateriale, skal disse forbehold fremføres skriftligt og tydeligt på listeform for hvert forbehold ved at angive stedet (punkt og side) i udbudsmaterialet og den ordlyd, som tilbudsgiver tager forbehold for, samt angive den ordlyd, tilbudsgiver kan acceptere.

Udbyder er berettiget til at se bort fra tilbud med forbehold mod ikke-grundlæggende elementer. Udbyder er imidlertid også berettiget til at tage tilbud med sådanne forbehold i betragtning.

Vælger udbyder at tage tilbuddene i betragtning, vil forbeholdene blive prissat af udbyder og værdien tillagt tilbudssummen, hvorefter de vil indgå i den samlede vurdering af tilbuddene.

Såfremt forbeholdene ikke kan kapitaliseres, medfører dette udelukkelse for deltagelse i nærværende udbud.

Alternative tilbud

Alternative tilbud accepteres ikke.

Tilbudsgivers omkostninger

Samtlige omkostninger i forbindelse med tilbudsgivningen påhviler tilbudsgiver.

Den udbudte kørsel

Den udbudte kørsel omfatter variabel kørsel, der bestilles fra gang til gang. Derudover omfatter den udbudte kørsel fast bestilt variabel kørsel, der er faste bestillinger af variabel kørsel for en længere periode. Ved variabel kørsel er der ingen garanti for kørselsomfanget. Kørselsomfanget er afhængigt af bestillinger og kan således variere fra dag til dag.

Udbyder indgår parallelle rammeaftaler med flere entreprenører, men udbyder er ikke forpligtet til at købe et bestemt antal kørsler eller overhovedet at købe nogen kørsler.

Der tildeles rammeaftale på op til 3300 vogne. Disse vogne er fordelt på vogntyper, jf. Bilag 7 – Tildeling af vogne fordelt på vogntyper.

Beskrivelse af de enkelte kørselsordninger fremgår af Bilag 6 – Beskrivelse af kørselsordningerne, og en oversigt over den udbudte kørsel fremgår af Bilag 2 – Oversigt over FV3 – FlexVariabel.

For en mere udførlig beskrivelse af den udbudte kørsel henvises til Bilag 3 – Den udbudte kørsel.

Vogntyper

Vognene er opdelt i vogntype 1 til 6

Beskrivelse af de enkelte vogntyper kan ses under Bilag 4 – Krav til vogne og chauffører.

Aftaleperioden

Aftaleperioden er 1. marts 2014 til 28. februar 2015.

Optioner

Der er option på forlængelse af rammeaftalen på op til et år på uændrede vilkår.

Der er option på yderligere kommunal kørsel og teletaxi-/telekørsel for de kommuner, som udbyder allerede udfører kørsel for, jf. Bilag 2 – Oversigt over FV3 - FlexVariabel.

Særlige krav

Der er særlige krav på følgende områder:

- Uddannelse, se Bilag 4 – Krav til vogne og chauffører.
- Varsling af ny pausefunktion, se under Varsling og rammeaftalens § 19.

Varsling om ny kørsel i kommunerne

Bilag 2 – Oversigt over FV3 - FlexVariabel indeholder en oversigt over, i hvilke kommuner der i løbet af aftaleperioden, kan blive tilføjet nye kørselsordninger.

Udvælgelseskriterier

De krav, der er stillet som udvælgelseskriterier, skal dokumentere tilbudsgivernes generelle egnethed til at udføre den udbudte kørsel.

De i udvælgelseskriterierne og bilagene stillede krav er mindstekrav, som skal være opfyldt ved aflevering af tilbuddet.

De stillede udvælgelseskriterier er:

- Signeret følgebrev indeholdende:
 - tro- og loveerklæring om i hvilket omfang tilbudsgivere har ubetalt, forfalden gæld til det offentlige jf. Lovbekendtgørelse om begrænsning af skyldneres mulighed for at deltage i offentlige udbudsforretninger og om ændring af visse andre love nr. 336 af 13. maj 1997. Erklæringen er samtidig en samtykkeerklæring om at udbyder må indhente oplysninger hos SKAT om ubetalt forfalden moms eller skattegæld.
 - tro- og loveerklæring på at alle chauffører tilknyttet kørslen har en blank (negativ) børneattest.

Hvis tilbudsgiver afgiver urigtig erklæring, kan denne i henhold til Lovbekendtgørelse om begrænsning af skyldneres mulighed for at deltage i offentlige udbudsforretninger og om ændring af visse andre love, nr. 336 af 13. maj 1997 § 3 straffes med bøde. Såfremt den urigtige erklæring er afgivet svigagtigt har udbyder ret til at forkaste tilbuddet, jf. Udbudsdirektivets art. 45, stk. 2, litra g.

I tilfælde, hvor udbyder skønner et tilbud som værende et ”unormalt lavt bud”, kan udbyder indhente oplysninger om baggrunden for det afgivne tilbud. Disse oplysninger vil blive behandlet fortroligt. Hvis udbyder vurderer, at et tilbud er et ”unormalt lavt bud”, kan udbyder vælge at afvise tilbuddet.

Af ”Disposition for tilbud” fremgår nærmere, på hvilken måde ovenstående erklæringer samt oplysninger skal fremsendes.

Forpligtelser vedr. skatter og afgifter, miljøbeskyttelse, bestemmelser om beskyttelse på arbejdspladsen og arbejdsforhold i øvrigt

Tilbudsgiver skal overholde forpligtelser vedrørende skatter og afgifter, miljøbeskyttelse, bestemmelser om beskyttelse på arbejdspladsen og arbejdsforhold i øvrigt i Danmark.

Tilbudsgiver kan indhente de relevante oplysninger på følgende hjemmesider:

- Oplysninger om skatter og afgifter findes på SKAT's hjemmeside: <http://www.skat.dk>
- Oplysninger om miljøbeskyttelse findes på Miljøstyrelsens hjemmeside: <http://www.mst.dk>
- Oplysninger om beskyttelse af arbejdsmiljøet findes på Arbejdstilsynets hjemmeside: <http://www.at.dk>. Udbyder kan i den forbindelse særligt henvises til Arbejdstilsynet miljøvejviser nr. 30 for transport af passagerer, se <http://arbejdstilsynet.dk/da/arbejdspladsvurdering/arbejdsmiljovejvisere/2009-30-transport-af-passagerer.aspx>, samt At-intern instruks vedr. busdrift, se <http://www.at.dk/sw32846.asp?usepf=true>.

Tildeling

Der vil blive tildelt rammeaftale til det antal leverandører, der sikrer, at det angivne antal vogne pr. vogntype, jf. Bilag 7 – Tildeling af vogne fordelt på vogntyper bliver besat. Rammeaftale kan således indgås for alle tilbudte vogne eller for en delmængde af de tilbudte vogne.

I forbindelse med tildelingen vil kun 10 % af de vogne, der bliver tilbudt i en vogngruppe, indgå i beregningen af, hvor mange vogne udbyder har modtaget tilbud på. Såfremt leverandør tildeles rammeaftale, vil rammeaftalen lyde på hele vogngruppen.

Hvor der tilbydes mere end 20 enkeltvogne, vil enkeltvognene i forbindelse med tildelingen blive behandlet som vogngruppe, hvilket vil betyde, at der alene vil blive medregnet 10 % af det antal vogne, der tilbydes, i beregningen af hvor mange vogne udbyder har modtaget tilbud på. Såfremt leverandøren tildeles rammeaftale for enkeltvogne, vil rammeaftalen lyde på samtlige tilbudte vogne.

Der bydes med en pris på opstartsgebyr, en timepris for køretid og for vente-/servicetid, vogntype og vognplacering.

Blandt de konditionsmæssige tilbudsgivere vil der blive tildelt parallelle rammeaftaler ved anvendelse af tildelingskriteriet **”laveste pris”**.

”Laveste pris” er defineret som prisen for én opstart med ligelig fordeling mellem køretid og vente/servicetid.

Formlen er udarbejdet således, at der ved ”laveste pris” er taget højde for priser på kørsel på både hverdage, (mandag – fredag kl. 06.00-18.00), hverdagsaften/nat (mandag – fredag kl. 18.00-06.00), og weekender/helligdage (hele døgnet).

Der anvendes priser for hverdage (70 %), hverdagsaften/nat (20 %) og for weekender/helligdage (10 %). Opstartsbeløbet vægtes med 1/4 af det enkelte opstartsbeløb angivet i henholdsvis hverdage, hverdagsaften/nat og weekender/helligdage.

Følgende beregningsformel anvendes:

$$P = (0,7 \times ((TK_{hvd} + TV_{hvd})/ 2) + (O_{hvd} \times 0,25)) + (0,2 \times ((TK_{hva} + TV_{hva})/ 2) + (O_{hva} \times 0,25)) + (0,1 \times ((TK_{\emptyset} + TV_{\emptyset})/ 2) + (O_{\emptyset} \times 0,25))$$

Definitioner:

P = Pris
TK_{hvd} = Tilbudte timepris for køretid, mandag-fredag (06:00-18:00)
TV_{hvd} = Tilbudte timepris for vente-/servicetid, mandag-fredag (06:00-18:00)
O_{hvd} = Tilbudte opstartsbeløb, mandag-fredag (06:00-18:00)
TK_{hva} = Tilbudte timepris for køretid, mandag-fredag (18:00-06:00)
TV_{hva} = Tilbudte timepris for vente-/servicetid, mandag-fredag (18:00-06:00)
O_{hva} = Tilbudte opstartsbeløb, mandag-fredag (18:00-06:00)
TK_∅ = Tilbudte timepris for køretid, weekender/helligdage
TV_∅ = Tilbudte timepris for vente-/servicetid, weekender/helligdage
O_∅ = Tilbudte opstartsbeløb, weekender/helligdage

Tillægspris for evt. brug af trappemaskine indgår ikke i vurdering af "laveste pris".

For hver vogntype tildeles herefter parallelle rammeaftaler til det billigste, næstbilligste osv. tilbud, indtil det fornødne antal vogne pr. vogntype er besat.

Hjælp til udregning af tilbudspris på baggrund af ovenstående formel, kan findes på <http://www.fynbus.dk/tildelingsberegner>.

Budlighed

I tilfælde hvor to eller flere tilbudsgivere byder med samme "laveste pris" beregnet efter formlen ovenfor, tildeles rammeaftalen efter nedenstående kriterier.

Såfremt ikke alle vogne kan tildeles rammeaftale efter fordelingen af antal vogne pr. vogntype jf. Bilag 7 – Tildeling af vogne fordelt på vogntyper, og der er budlighed mellem disse vogne, tildeles rammeaftalen til vognen med den største kapacitet, efter henholdsvis antal kørestolspladser og antal siddepladser til øvrige kunder. Giver dette stadig ingen afklaring gribes der til lodtrækning.

Dokumentation

Entreprenører, som får tildelt rammeaftale, skal senest **den 15. januar 2014** indsende gyldig EP/OST-tilladelse, bustilladelse eller taxatilladelse, samt gyldig registreringsattest og typetilladelse for alle de vogne, der ønskes i drift fra aftalestart 1. marts 2014.

Venter tilbudsgiver på levering af vogn(e) kan dokumentation, efter aftale med udbyder, indsendes senere, dog inden aftalestart.

Entreprenøren skal i forbindelse med indsendelse af dokumenter oplyse hvilket vognløbsnummer hver enkelt vogn skal køre på. Vognløbsnummeret kan ikke ændres for en fysisk vogn i aftaleperioden, medmindre det er aftalt med udbyder.

Oplysninger om hvortil dokumenterne skal fremsendes, vil blive oplyst efter der er sket tildeling.

Entreprenører som ikke overholder fristen den 15. januar 2014 for indsendelse af dokumenter til udbyder, kan ikke efterfølgende igangsætte vogne, medmindre andet er aftalt med udbyder.

Eksempel på ovenstående:

Tilbudsgiver afgiver 20 tilbud. Tilbudsgiver råder over 10 vogne og har 10 tilladelser hertil. Derudover har eller opnår tilbudsgiver, inden d. 15. januar, 6 forhåndstilladelser, som ved tidspunktet for indsendelse af dokumentation ikke ønskes benyttet. Tilbudsgiver ønsker at starte 10 vogne op fra aftalestart.

Senest den 15. januar 2014 skal tilbudsgiver indsende ovenstående dokumentation for de 10 vogne og oplyse hvilket vognløbsnummer hver enkelt vogn skal køre på. Desuden skal tilbudsgiver indsende forhåndsgodkendelser for de øvrige 6 vognløb og oplyse hvilke vognløbsnumre disse skal reserveres til.

De resterende 4 tilbud der ikke kan matches med en tilladelse bortfalder, og tilbudsgiver kan maksimalt sætte 16 vogne i drift i løbet af aftaleperioden.

Særligt for vogne tilknyttet et bestillingskontor

Vogne, som kører på taxitilladelse tilknyttet et bestillingskontor, er undtaget fra forpligtigelsen til at indsende dokumentation. Her indsendes dokumentation for tilladelse i stedet til bestillingskontoret. Udbyder forbeholder sig ret til på forlangende at få fremsendt gyldig taxitilladelse, samt gyldig registreringsattest og typetilladelse for alle vogne der udfører kørsel for udbyder.

Oplysninger om aftaleindgåelse

Umiddelbart efter at rammeaftale er indgået, er udbyder pligtig at offentliggøre dette i EU-Tidende.

Varsling

Fra aftalestart 2015 udgår vogntyperne 1, 3 og 4.

Fra aftalestart 2015 vil det være et krav, at trappemaskiner i vogntype 6 har en vægtpacitet på minimum 160 kg.

For FynBus og Sydtrafik er det et krav, at alle chauffører, vognmænd og centralpersonale, som kører eller håndterer kørsel for udbyder, inden aftalestart 2016 skal have gennemført modul 1 (AMU kursus 46803; introduktion til offentlig servicetrafik). Endvidere varsles, at AMU kursus 46803 modul 3.1 og 3.2 erstatter det tidligere kursus "befordring af bevægelsehæmmede", jf. Bilag 4 – Krav til vogne og chauffører.

RAMMEAFTALE

Rammeaftale om FV3 – FlexVariabel

Nærværende rammeaftale er indgået mellem

.....
(i det følgende kaldet udbyder)

og

.....
(I det følgende kaldet entreprenør)

§ 1 Omfang

Stk. 1

Nærværende rammeaftale omfatter udførelse af handicapkørsel, siddende patientbefordring for Region Syddanmark og Region Midtjylland samt kommunal kørsel for kommunerne i Region Syddanmark og Region Midtjylland. Endelig omfatter den Flextur i Midttrafiks og Sydtrafiks område, Teletaxikørsel i Midttrafiks og Sydtrafiks område og telekørsel i FynBus' område.

Stk. 2

Entreprenøren kan i aftaleperioden frit reducere antallet af vogne, der udfører variabel kørsel uden garanti for kørselsomfanget.

§ 2 Ikrafttræden og udløb

Rammeaftalen løber fra den 1. marts 2014 til 28. februar 2015, hvor den udløber uden varsel.

§ 3 Opsigelse

Rammeaftalen kan kun opsiges i de i §§ 7 stk. 4 og 5, 14 stk. 3, 20 stk. 15, 25 stk. 2 og 27 nævnte situationer.

§ 4 Option på forlængelse

Stk. 1

Udbyder har option på forlængelse af rammeaftalen på uændrede vilkår i op til et år, det vil sige frem til 29. februar 2016.

Stk. 2

Udnyttelse af option skal ske ved skriftlig henvendelse til entreprenøren senest to måneder før udløb af den indgåede aftaleperiode.

§ 5 Option på yderligere kørsel

Stk. 1

Der er option på yderligere kommunal kørsel og teletaxi-/telekørsel jf. Bilag 2 – Oversigt over FV3 - FlexVariabel.

§ 6 Aftalegrundlag

Stk. 1

Aftalegrundlaget imellem entreprenør og udbyder er:

1. Rammeaftalen.
2. Det øvrige udbudsmateriale og bilag, herunder spørgsmål og svar offentliggjort på udbudshjemmesiden, https://www.ethics.dk/asp4/tender/fynbus_1202_20130923.nsf i forbindelse med spørgerunden samt eventuelle yderligere oplysninger, der er offentliggjort i løbet af udbudsforretningen.

3. Den vindende entreprenørs tilbud med bilag.

Ovennævnte tre dele af aftalegrundlaget er angivet i prioriteret rækkefølge, således at en højere prioritet ved fortolkning af aftalegrundlaget har forrang frem for en lavere prioritet.

Efterfølgende mødereferater godkendt af entreprenør og udbyder udgør tilsvarende en del af det samlede aftalegrundlag.

Entreprenør skal til enhver tid opfylde samtlige nationale love og bestemmelser, der vedrører de udbudte former for kørsel. Entreprenør skal selv holde sig ajour med eventuelle lovændringer.

Stk. 2

Rammeaftale om kørsel indgås med det trafikselskab i hvis område, vognen/vogngruppen har hjemsted/byområde.

Hjemstedet/byområde kan ikke ændres i aftaleperioden.

Såfremt en vogn i Planet planlægges til at udføre kørsel i et af de to andre trafikselskabers områder, er vognen forpligtet til at udføre kørsel for dette trafikselskab. Kørslen vil i dette tilfælde skulle udføres i overensstemmelse med de regler, der gælder for det trafikselskab, som entreprenøren har indgået rammeaftale med.

§ 7 Indgåelse af rammeaftalen

Stk. 1

Entreprenør skal have en gyldig EP/OST- tilladelse, bustilladelse eller en taxabevilling.

Der skal derfor foreligge de nødvendige tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring efter Buskørselslovens § 1.

For busser, minibusser og køretøjer indregistreret til højst ni personer og for taxier, som ikke udelukkende kører for udbyder, skal tilbudsgiver, i det omfang det er nødvendigt for lovligt at kunne udføre ordren, opfylde kvalifikationskravene i lov om taxikørsel, lovbekendtgørelse nr. 517 af 24. juni 1999, som senere ændret ved lov nr. 399 af 9. maj 2012. Der skal derfor foreligge de nødvendige tilladelser og/eller bevillinger efter Taxikørselslovens § 1.

Stk. 2

Rammeaftalen kan indgås med en enkeltperson, et selskab eller en anden juridisk person.

Stk. 3

For aktie- og anpartsselskaber skal udbyder i forbindelse med aftaleindgåelse have oplysning om ejerforholdet. Ændringer i ejerforholdet i aktie- eller anpartsselskabet i aftaleperioden skal skriftligt meddeles udbyder. Aktie- eller anpartsbesiddelser på under 10 % af aktie- eller aktiekapitalen skal dog ikke oplyses, medmindre en sådan aktie- eller anpartspost giver adgang til bestemmende indflydelse i selskabet. På anmodning skal selskabet indsende regnskabet til udbyder med en detaljeringsgrad og informationsværdi svarende til kravene i selskabsloven.

Stk. 4

Hvis entreprenør er organiseret som en forening, har udbyder stedse krav på at få udleveret de gældende vedtægter samt dokumenteret oplysninger om foreningens kapitalgrundlag og drift, f.eks. i form af seneste regnskab, revideret af registreret eller statsautoriseret revisor, samt budgettet for indeværende og eventuelt kommende regnskabsår. På anmodning skal udbyder have fremsendt regnskab. Hvis kapital- eller organisationsforholdene tilsiger det, kan udbyder kræve, at de vogtmænd, der er medlemmer af foreningen, og som deltager i kørslen under nærværende rammeaftale, skal hæfte direkte over for udbyder for misligholdelse og andre forhold i forbindelse med deres egen kørsel.

Hvis foreningen opløses, er udbyder berettiget til at opsige rammeaftalen med tre måneders varsel.

Stk. 5

Hvis der i aktie- eller anpartsselskaber sker ændringer i ejerforholdet til bestemmende andele i kapitalen, er udbyder berettiget til at opsige rammeaftalen med tre måneders varsel, hvis vægtige grunde taler herfor. Opsigelsen skal i givet fald ske senest en måned efter, at udbyder har modtaget meddelelse om ændringen i ejerforholdet.

§ 8 Samarbejde mellem entreprenør og udbyder

Entreprenør og udbyder er forpligtet til at samarbejde om rammeaftalens udførelse samt gensidigt at orientere om forhold, der kan have betydning for rammeaftalens udførelse.

Entreprenør er forpligtet til at fremsende kopi af al korrespondance, der udveksles med arbejdstilsynet, herunder tilsynsrapporter, påtaler, forbud mv. vedrørende arbejdsmiljøet for ansatte, der udfører arbejdsopgaver i relation til nærværende aftale.

§ 9 Kommunikation

Entreprenør udpeger en kontaktperson, der med bindende virkning for entreprenør kan indgå alle aftaler vedrørende den løbende opfyldelse af rammeaftalen.

Al kommunikation mellem entreprenør og udbyder skal foregå på dansk.

§ 10 Underentreprenører

Det er ikke tilladt at anvende underentreprenører til opfyldelse af rammeaftalen.

§ 11 Forsikring

Entreprenør er til enhver tid forpligtet til at have det anvendte materiel behørigt ansvarsforsikret i overensstemmelse med reglerne for erhvervsmæssig transport.

Entreprenør skal tegne tilstrækkelig forsikring i anerkendt forsikringsselskab til fuld dækning af enhver skade, som entreprenør måtte have ansvaret for.

Forsikringen skal være gældende for forhold opstået under aftaleperioden, herunder en eventuel forlængelse af rammeaftalen.

Entreprenør skal under hele aftaleperioden have tegnet forsikring for sit mandskab, herunder ansvars- og ulykkesforsikring.

§ 12 Entreprenørs ansvar

Stk. 1

Entreprenør er ansvarlig efter dansk rets almindelige regler for personskade eller anden skade, herunder miljøskader samt hændelige skader, som opstår som følge af entreprenørs manglende overholdelse af nærværende rammeaftale og det samlede udbudsmateriale for varetagelse af kørselsopgaver, eller som følge af entreprenørs eller dennes personales ansvarspådragende adfærd.

Entreprenør er ansvarlig for skade på tredjemand og/eller dennes ejendom.

Hvis der overfor udbyder fremsættes erstatningskrav for forhold, som entreprenør er ansvarlig for i forhold til udbyder, jf. nærværende rammeaftale, er entreprenør forpligtet til at overtage sagen og dække alle, herunder udbyders, omkostninger forbundet herved.

Stk. 2

Entreprenør er overfor udbyder ansvarlig for dokumenterede økonomiske tab forårsaget af misligholdelse af rammeaftalen, medmindre denne misligholdelse skyldes vejrlig, man ikke med rimelighed kan kræve at entreprenør overvinder, eller force majeure. Ved force majeure forstås ekstraordinære begivenheder, som hindrer entreprenør i at opfylde rammeaftalen, og som entreprenør ikke har nogen kontrol over, og som entreprenør ikke burde have forudset.

§ 13 Entreprenørs virksomhed

Stk. 1

Entreprenør leder og driver selvstændigt sin virksomhed. Ethvert personaleanliggende afgøres af entreprenør, jf. dog stk. 4-6.

Stk. 2

Entreprenør er forpligtet til uden unødigt ophold at orientere udbyder om alle ansættelsesretlige konflikter af generel betydning, der vedrører personalet beskæftiget med nærværende rammeaftale, herunder om eventuelle afgørelser truffet af Arbejdsretten m.m.

Stk. 3

Entreprenør skal sikre, at de enkelte opgaver udføres af fagligt kvalificeret personale.

Stk. 4

Hvis en chauffør giver anledning til alvorlig eller gentagen kritik, er udbyder berettiget til at kræve, at den pågældende chauffør fjernes fra den af rammeaftalen omfattede kørsel.

Udbyder kan kræve, at entreprenør udelukker en chauffør fra kørsel for udbyder, hvis chaufføren ikke opfører sig i overensstemmelse med kontraktens § 15 "Krav til personale".

Derudover kan udbyder kræve, at en chauffør udelukkes fra alt kørsel for udbyder, hvis chaufføren misligholder sit ansættelsesforhold i henhold til gældende regler.

Udelukkelse forudsætter, at chaufførens opførsel har en karakter, der medfører, at udbyder ikke kan have tillid til denne mere, eller hvis chaufføren overtræder almindelige regler om god skik og brug inden for branchen.

Stk. 5

Udbyder kan ligeledes kræve en chauffør udelukket fra kørsel for udbyder, hvis chaufføren ikke længere er fagligt kvalificeret til sit arbejde.

Stk. 6

Såfremt udbyder modtager en klage fra en kunde over forhold omkring kørslen, vil entreprenør blive anmodet om en redegørelse, før udbyder besvarer klagen.

Entreprenørs skriftlige redegørelse skal fremsendes til udbyder senest tre hverdage efter, at entreprenør har modtaget anmodningen.

Stk. 7

Entreprenør skal kunne dokumentere, at de i nærværende rammeaftale stillede krav opfyldes, og at opfølgningen foregår i tæt dialog mellem udbyder og entreprenør. Udbyder kan følge op på kravene ved brugerundersøgelser, klagebehandling og stikprøvekontrol. Udbyder forbeholder sig i den forbindelse ret til at foretage inspektion i de af entreprenør til kørslen benyttede vogne.

§ 14 Løn- og ansættelsesvilkår

Stk. 1

Entreprenør skal jf. Buskørselsloven § 18, Taxikørselslovens § 5 og ILO-konventionen nr. 94 om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter, følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Stk. 2

Det er den udstedende myndighed, der forestår kontrol af, hvorvidt de i stk. 1 nævnte betingelser er opfyldt, jf. Taxikørselsloven § 4b og Buskørselsloven § 18.

Såfremt udbyder modtager en klage vedrørende forhold omfattet af stk. 1, vil denne straks blive videresendt til rette myndighed.

Stk. 3

Såfremt entreprenør som følge af overtrædelse af stk. 1 mister sin EP/OST-tilladelse, bustilladelse eller taxabevilling, vil dette medføre ophævelse af kontrakten, jf. § 27.

§ 15 Krav til personale

Stk. 1

Chauffører, andet personale og entreprenør skal yde en venlig og korrekt betjening af passagererne.

Stk. 2

Chauffører, andet personale og entreprenør skal beherske det danske sprog i skrift og tale.

Stk. 3

Chaufføren skal bære tydeligt ID-skilt med navn. Skiltet skal godkendes af udbyder. Såfremt entreprenøren ikke selv har ID-skilte, eller såfremt entreprenørens ID-skilte ikke kan godkendes af udbyder, vil udbyder udlevere ID-skilte.

Chaufføren skal altid fremtræde præsentabel og velsoigneret.

Udbyder stiller krav om, at chauffører skal bære uniform i tjenesten. Entreprenør har pligt til at sikre sig, at chaufføren til enhver tid er iført beklædning, der overholder følgende krav:

- Ensfarvede skjorte eller polo
- Mørke lange ensfarvede benklæder – ikke joggingbukser
- Mørke lukkede sko – ikke kondisko
- Hvis der anvendes jakke, skal den være ensfarvet og mørk.
- Hvis der anvendes kasket eller anden hovedbeklædning, skal den være ensfarvet og reklamefri. Kasketskygge skal være fremadvendt

Udgifter til anskaffelse af uniform afholdes af entreprenør.

Stk. 4

Entreprenøren skal sikre, at alle chauffører er bekendt med de til enhver tid gældende regler for de enkelte kørselsordninger.

Stk. 5

Entreprenør er ansvarlig for, at de chauffører, der anvendes til kørslen, er i stand til at betjene det udstyr, der findes i vognene og kender reglerne for transport af handicappede mv.

Udbyder stiller krav om, at alle der befordrer kørestole, har gennemført uddannelsen ”Befordring af bevægelseshæmmede” inden de sættes til selvstændig tjeneste i den aftalte kørsel for udbyder. Gennemførelse af uddannelsen skal efter anmodning kunne dokumenteres skriftligt.

Stk. 6

Rygning er ikke tilladt i forbindelse med udførelse af kørslen. Forbuddet gælder også elektroniske cigaretter og lignende.

Stk. 7

Chauffører må ikke have indtaget alkohol, være påvirket af eller lugte af alkohol i forbindelse med kørsel for entreprenør.

Stk. 8

Chauffører må ikke indtage eller være påvirket af rusmidler i forbindelse med kørsel for entreprenør.

Stk. 9

Fysisk og psykisk magtanvendelse, ydmygende eller anden form for nedværdigende behandling af passagerne må ikke finde sted.

Stk. 10

Entreprenør er ansvarlig for, at chaufførerne til enhver tid har gennemgået et godkendt førstehjælpskursus inden for de seneste tre år. Udbyder kan til enhver tid bede om dokumentation for gennemførelsen. Hvis denne dokumentation ikke kan fremvises, vil de berørte vogne blive udelukket, indtil dokumentation er fremsendt.

§ 16 Børneattest

Stk. 1

Entreprenør er forpligtet til at sikre, at alle nuværende og fremtidige chauffører, der udfører kørsel i henhold til denne rammeaftale, har en blank (negativ) børneattest.

Stk. 2

Blank (negativ) børneattest for nuværende ansatte skal indhentes af entreprenøren inden aftalestart.

Blank (negativ) børneattest for fremtidige ansættelser skal indhentes af entreprenøren inden chaufføren sættes til at udføre kørsel for udbyder.

Stk. 3

Entreprenør har pligt til at sikre sig, at personer der har været straffet for forbrydelser mod børn og unge, ikke benyttes som chauffør på den af rammeaftalen omfattede kørsel.

§ 17 Loyalitet

Entreprenør er forpligtet til at optræde loyalt overfor udbyder og dennes virke, ligesom entreprenør er forpligtet til at sikre, at entreprenørs personale optræder loyalt overfor udbyder og dennes virke.

§ 18 Krav til vognene

Stk. 1

Kravene til vognene fremgår af Bilag 4 – Krav til vogne og chauffører.

Stk. 2

Udbyder skal godkende permanent udskiftning af en vogn minimum 5 hverdage før udskiftningen.

Dette gælder ikke vogne tilknyttet taxacentraler.

Ved udskiftning af vogne i aftaleperioden kan udbyder tillade, at entreprenør udskifter en vogn med en vogn af en anden vogntype. Prisen for den udførte kørsel ændres ikke.

Reglerne for udskiftning af vogne i aftaleperioden fremgår af Bilag 4 – Krav til vogne og chauffører.

Stk. 3

Vogne, der udfører kørsel på tilladelse til erhvervmæssig personbefordring eller tilladelse til offentlig servicetrafik, skal på vognens sider have påskrevet tydeligt firmanavn svarende til firmanavnet angivet på tilbudsblanketten.

Såfremt der er reklamer på vognen, må der ikke kunne opstå tvivl om, hvad der er firmanavn, og hvad der er reklame.

Stk. 4

Vognene må i aftaleperioden inkl. eventuel forlængelse ikke være over otte år gamle.

Vognens alder baseres på datoen for første ibrugtagning af vognen.

Stk. 5

I samtlige vogne skal der forefindes telefoniudstyr. Vognene skal være udstyret med fast telefonnummer.

Udbyder skal kunne ringe direkte til vognen, og chaufføren skal kunne ringe til udbyder og kunderne. Der må ikke føres nogen former for private samtaler, når der er kunder i vognen.

Udstyret skal fungere således, at det til enhver tid kan betjenes under kørsel efter gældende lovgivning. Udstyret må ikke benytte højtaler i vognen.

Det er op til vognmanden, hvordan han vil håndtere driften, så der leves op til kravene.

Stk. 6

Alle vogne skal være udstyret med kommunikationsudstyr som kan kommunikere med udbyders Planetsystem og kunne sende GPS-positioner til udbyder minimum hvert minut, jf. Bilag 4 – Krav til vogne og chauffører.

Stk. 7

Alle vogne skal være udstyret med navigationsanlæg med opgraderet kortmateriale.

Omkostninger til montering, drift og vedligeholdelse af navigationsanlæg betales af entreprenør.

§ 19 Afvikling af kørslen

Stk. 1

Udsendelse af køreordrer til de enkelte vogne sker automatisk gennem Planetsystemet, i takt med at kørslen planlægges. Køreordren formidles til den enkelte vogn via telegrammer.

Stk. 2

Entreprenøren har ansvaret for driftsafviklingen af egne vogne, og de driftsmæssige dispositioner foretages af entreprenøren eller en repræsentant for denne.

Stk. 3

Der er i Planetsystemet to pausetyper, flydende pauser og faste pauser.

Det er entreprenørens ansvar at sørge for, at chaufførerne får pauser. Kravene til afholdelse samt tildeling af pauser fremgår af Bilag 5 – Den daglige drift.

Stk. 4 (*Kun for vogne med hjemsted i Midttrafik*)

I Midttrafiks område er det et krav, at der afholdes en pause på 30 minutter efter henholdsvis 5 og 11 timers aktivitet. Planet understøtter automatisk pausen efter 5 timer, men pausen efter 11 timer skal entreprenøren selv lægge ind via vognmandsportalen eller vognmandslinjen. Planet understøtter ikke pauser for vogne i vogngrupper. Vogne i vogngrupper, med over 5 timers aktivitet, skal derfor altid kontakte Midttrafik via vognmandslinjen for manuelt at få lagt 1 eller 2 pauser ind.

Stk. 5

Entreprenøren er ansvarlig for at lukke vogne (henholdsvis reducere antallet af vogne i vogngrupper), der ikke er i stand til at udføre kørsel for udbyder, jf. Bilag 5 – Den daglige drift.

Hvis et vognløb ønskes lukket ned umiddelbart efter sidste kundeafsætning på turen, det vil sige inden returkørslen til hjemstedet, afregnes der ikke for returkørslen.

Stk. 6

Vogne med kørselsaftaler/kontrakt til flere sider kan ikke samtidigt være aktiv i flere elektroniske planlægnings- og styringssystemer.

§ 20 Kørselens udførelse

Stk. 1

Entreprenør er ansvarlig for kørselens planlagte gennemførelse, med mindre udefrakommende begivenheder som entreprenør ikke kan afværge eller afhjælpe, hindrer dette.

Udbyder skal straks kontaktes ved enhver form for driftsforstyrrelse.

Stk. 2

Entreprenøren og chaufførerne skal til enhver tid følge de retningslinjer for kørslen som udbyder fastlægger.

Retningslinjerne kan ses på www.flextrafik.info, og udbyder skal gøre opmærksom på, at der kan ske ændringer i disse.

Såfremt der sker ændringer i retningslinjerne, vil entreprenør blive oplyst om dette.

Stk. 3

Betjening af kunderne skal ske på en høflig og forsvarlig måde, og udbyder forventer, at opfølgning på kundebetjeningen sker i et tæt samarbejde mellem udbyder og entreprenør.

Stk. 4

Chaufførerne skal yde korrekt service over for passagererne. Chaufføren er ansvarlig for at alle passagerer, herunder kørestolsbrugere og disses kørestole, er forsvarligt fastspændt i henhold til gældende regler.

Stk. 5

Det er et krav, at chaufføren ringer til kunden fem minutter før, vognen ankommer, såfremt kundens telefonnummer fremgår af køreordren.

Entreprenør skal afholde udgifterne til telefonopkald til kunderne.

Stk. 6

Alle ture omfatter kørsel fra gadedør til gadedør, herunder også til steder med vanskelige adgangsforhold, medmindre andet er aftalt.

Stk. 7

Chaufføren skal ved afhentning og aflevering af kunder hjælpe kunden ind og ud af vognen sammen med vedkommendes ejendele. Det er chaufførens ansvar, at kunderne får deres bagage med, når turen er slut. Såfremt chaufføren finder glemte ejendele i vogne, skal udbyder kontaktes, såfremt problemet ikke kan afhjælpes med det samme.

Stk. 8

Udbyder skal altid kontaktes, hvis en kunde ikke er at finde på det aftalte sted, eller kunden ikke ønsker at køre den aktuelle tur. Det er til enhver tid udbyder der afgør, om chaufføren skal vente på adressen og dermed tildeles ventetid, eller om turen skal meldes forgæves.

Stk. 9

Såfremt en vogn bliver indblandet i et uheld, der medfører personskade eller skade på materiellet i et sådant omfang, at kørslen ikke umiddelbart kan fortsætte, er chaufføren/entreprenør forpligtet til, hurtigst muligt og senest en time efter uheldet, at underrette udbyder.

I tilfælde, hvor uheld medfører personskade, skal der optages politirapport og skaden skal anmeldes til entreprenørs forsikringsselskab.

Udbyder skal underrettes skriftligt om enhver form for uheld inden 24 timer efter uheldstidspunktet af hensyn til besvarelse af forespørgsler herom fra pressen eller andre.

I tilfælde af personskade, skal underretningen indeholde oplysninger om forsikringsselskab og skadesnummer/sagsnummer.

Stk. 10

Entreprenør afgør efter en konkret vurdering af situationen, om det er forsvarligt at gennemføre kørslen i tilfælde af dårligt vejr (snestorm, dårligt føre o. lign.). Kan en kørsel ikke gennemføres, kontaktes udbyder.

Stk. 11

Special rengøring efter kunder, der befordres for udbyder, betales af udbyder efter aftale.

Stk. 12

Entreprenør er forpligtet til at refundere udgifter til alternativ transport for kunder på grund af manglende eller forsinket transport, hvis forholdet skyldes fejl hos entreprenør eller dennes personale.

Stk. 13

Hvis entreprenør er ansvarlig for en kvalitetsbrist, der resulterer i at rejsegarantien hos udbyder træder i kraft, eller hvis udbyder af anden årsag bliver nødsaget til at rekvirere en anden vogn, forbeholder udbyder sig ret til at videresende regningen for erstatningskørslen til entreprenør.

Stk. 14

Såfremt der opstår uoverensstemmelse mellem entreprenør/chaufføren og udbyder omkring driftsmæssige forhold, og udbyder vurderer, at uoverensstemmelsen forstyrrer driften, kan det medføre øjeblikkelig lukning af entreprenørs vogn/vogne, indtil forholdene er bragt i orden.

Stk. 15

Hvis entreprenør begår en kvalitetsbrist i henhold til de krav, der er stillet i udbudsmaterialet, forbeholder udbyder sig ret til øjeblikkeligt at lukke de relevante vogne, indtil entreprenør på tilfredsstillende vis har dokumenteret, at lignende brister ikke vil ske i fremtiden. Hvis der sker tilsvarende fejl igen, forbeholder udbyder sig ret til at ophæve rammeaftalen.

Stk. 16

Entreprenør og dennes personale har tavshedspligt om alle forhold de måtte blive bekendt med i forbindelse med udførelsen af kørslen, jf. forvaltningsloven § 27, stk. 3. Tavshedspligten ophører ikke ved rammeaftalens ophør eller en medarbejder fratræder sin stilling..

§ 21 Miljøkrav, herunder arbejdsmiljø

Stk. 1

De anvendte vogne skal opfylde den i Danmark på vognens første indregistreringsdato gældende EU-norm for emissioner.

Stk. 2

Entreprenør er ifølge arbejdsmiljøloven kap. 2, forpligtet til at organisere arbejdet med sikkerhed og sundhed.

Det er Arbejdstilsynet der forestår kontrol af, hvorvidt de i pkt. 1 nævnte betingelser er opfyldt.

Såfremt udbyder modtager en klage vedrørende forhold omfattet af pkt. 1, vil denne straks blive videresendt til rette myndighed.

Stk. 3

Opmærksomheden henledes på, at den udbudte kørsel skal udføres på både offentlige veje og private fællesveje, og at der under kørslen skal passeres trafikchikaner, herunder trafikdæmpende foranstaltninger i form af bump m.m. Udbyder vil i muligt omfang fastlægge køretid under hensyn hertil.

Stk. 4

Hvis entreprenør eller dennes ansatte møder arbejdsopgaver, der ikke kan udføres på en arbejdsmiljømæssig forsvarlig måde, skal entreprenør underrette udbyder med henblik på at aftale, hvordan den pågældende opgave skal løses.

§ 22 Betaling og afregning

Stk. 1

Betaling for den udførte kørsel beregnes automatisk af Planetsystemet. Betalingen beregnes løbende, når ture er udført, og alle oplysninger lagres månedsvist. Planetsystemet beregner entreprenørens betaling på baggrund af de planlagte køre-, vente- og servicetider.

Stk. 2

Entreprenøren får sin betaling og en elektronisk opgørelse senest den 15. i efterfølgende måned. Hvis den 15. falder i en weekend eller på en helligdag, sker betalingen på førstkommande hverdag herefter.

Opgørelsen indeholder bl.a. oplysninger om:

- Dato og tidspunkt for kørslen
- Kundens navn
- Adresser der er kørt til og fra
- Betaling for kørslen samt eventuel egenbetaling fra kunden, som er modregnet
- Køre- og ventetidsminutter

Afregningen for al kørsel administreres af Midttrafik.

Stk. 3

Entreprenøren skal indberette eventuelle bemærkninger vedr. afregningen til Midttrafik senest 5 hverdage efter modtagelsen heraf. Bemærkninger til afregningen der fremkommer efter den fastsatte frist, eller som ikke indeholder tilstrækkelig information, vil ikke blive taget i betragtning.

Eventuel efterregulering vil indgå i entreprenørens næste betaling.

Alle indberetninger, efter driften er afsluttet/vognløbet er slut, skal ske fra entreprenøren og ikke fra de enkelte chauffører.

Stk. 4

Ved konstaterede kvalitetsbrister, jf. rammeaftalens § 25, forbeholder udbyder sig ret til at foretage modregning i betalingen til entreprenøren.

Stk. 5

Inden for nogle af kørselsordningerne er der en egenbetaling for kunden, som modregnes entreprenørens betaling for kørslen. Der betales kontant i vognen ved kørsels start.

Det er chaufførerne eller entreprenørens eget ansvar at opkræve denne egenbetaling. Hvis kunden ikke kan betale, kontaktes udbyder. Chaufføren skal til enhver tid have 100 kr. i byttepenge.

Chaufføren skal efter ønske fra kunden, udstede en kvittering for betalt kørsel. Ved henvendelse til udbyder er det muligt at få udleveret kvitteringsblokke til formålet.

§ 23 Afvigelser og korrektion i betalingen

Stk. 1

Der reguleres kun for afvigelser, der skyldes forhold, som entreprenør ikke kan påvirke. Det kan være afvigelser hos kunden, særlige trafikforhold, vejrlig og lignende. Udbyder afregner kun, hvis afvigelsen pr. vognløb er 10 minutter eller derover. Afvigelsen kan således være sammensat af afvigelser på flere ture, men det skal være i samme vognløb.

Entreprenør er kun berettiget til betalingen, hvis vognløbet løber længere end først planlagt. Dette betyder, at hvis vognen indhenter den brugte ekstra tid, vil afvigelsen ikke blive betalt.

Indberetning af afvigelser til udbyder skal indeholde følgende oplysninger:

- Vognløbsnummer og evt. vognnummer
- Dato og tidspunkt for kørslen
- Navnet på den kunde, der er opstået forsinkelse hos
- Forsinkelsens omfang
- Årsagen til forsinkelsen

Alle indberetninger vedrørende korrektioner skal være Midttrafik i hænde senest tre hverdage efter vognløbets afslutning.

Korrektioner, der modtages efter ovennævnte tidsfrister eller ikke indeholder tilstrækkelig information, vil ikke blive honoreret.

Alle indberetninger skal ske fra entreprenøren og ikke fra de enkelte chauffører.

Stk. 2

I tilfælde hvor vejrlig eller lignende medfører forsinkelser på ture i mere end 50 % af udbyders område, kan udbyder erklære dagens drift for nøddrift. Nøddriften indebærer, at der ikke vil blive foretaget nogen individuelle korrektioner på vognløb. Alle vognløb, der har udført kørsel for udbyder den dag, hvor der erklæres nøddrift, vil i stedet blive kompenseret med 20 % ekstra betaling. Nøddriften omfatter alle vognløb, der har udført kørsel for udbyder den pågældende dag, uanset forsinkelsens varighed. Der kan på dage med nøddrift ikke forventes anden betaling end normal betaling + 20 % uanset tidsforbruget på vognløbet. Beslutning om at erklære nøddrift træffes af udbyder.

§ 24 Prisregulering

Stk. 1

Pristilbud skal afgives i prisniveau for oktober 2013, omkostningsindeks 109,8.

Stk. 2

For rammeaftaler der forlænges, jf. § 4, vil betalingen i henhold til denne rammeaftale en gang årligt blive reguleret efter Trafikselskabernes månedlige omkostningsindeks. Første regulering vil ske pr. 1. marts 2015 (eller sidste hverdag inden 1. marts 2015).

Der reguleres med forskellen til omkostningsindeks pr. 1. oktober 2013.

§ 25 Bod

Stk. 1

Hvis entreprenør undlader at udføre en aftalt kørsel uden forudgående underretning og accept fra udbyder, vil entreprenør ikke modtage betaling for den pågældende kørsel.

Stk. 2

Såfremt én eller flere af nedenstående punkter ikke er opfyldt, betragtes det som en kvalitetsbrist.

Ved følgende konstaterede kvalitetsbrister kan udbyder foretage modregning i entreprenørbetalingen med 1.000 kr. pr. konstaterede tilfælde:

- a) Manglende overholdelse af § 15 – Krav til personale, se dog litra n.
- b) Manglende overholdelse af § 18 – Krav til vognene, se dog litra k og l.
- c) Manglende overholdelse af § 19 – Afvikling af kørslen.
- d) Manglende overholdelse af § 20 – Kørselens udførelse, se dog litra m og o.
- e) Manglende overholdelse af tidsfristen på tre dage for indsendelse af udtalelser i forbindelse med kundehenvendelser, jf. § 13, stk. 6
- f) Manglende sikring af at samtlige chauffører er uddannet i at anvende det foreskrevne tekniske-/kommunikationsudstyr
- g) Hvis vognen ikke kan følges på WinFleet, eller vognen ikke sender GPS positioner minimum hvert minut til udbyder.
- h) Hvis chaufførens optræden giver anledning til berettiget kritik og klager over denne.
- i) Manglende tilmelding ved vognløbets åbningstid eller opstart uden for hjemsted.
- j) Manglende afmelding af vogne/vogngrupper rettidigt.

Ved følgende konstaterede kvalitetsbrister kan udbyder foretage modregning i entreprenørbetalingen med 2.000 kr. pr. konstateret tilfælde:

- k) Hvis trappemaskine og/eller transportstol, hvor dette er påkrævet, ikke forefindes i vognen eller er defekt, jf. § 18 stk. 1.
- l) Hvis trappemaskinen ikke anvendes ved transport af kørestole over mere end ét trin, jf. § 18 stk. 1.
- m) Kørestole og/eller kunder er ikke fastspændt forskriftsmæssigt under transporten, jf. § 20 stk. 4.
- n) Chaufføren har ikke gennemført de af udbyder krævede kurser, jf. § 15 stk. 5.
- o) Manglende indsendelse af uheldsrapport inden 24 timer, eller ufuldstændig udfyldt uheldsrapport, jf. § 20, stk. 9.

I gentagelsestilfælde er udbyder efter skriftlig advarsel berettiget til at ophæve aftalen efter reglerne i § 27.

§ 26 Overdragelse af rammeaftalen

Stk. 1

Entreprenør kan med udbyders accept overdrage hele eller dele af sin rammeaftale til tredjemand, under forudsætning af at tredjemand opfylder alle formelle forpligtelser omfattet af nærværende rammeaftale, og at overdragelsen er forenelig med de udbudsretlige regler, som udbyder er underlagt.

Stk. 2

Ved overdragelse af hele eller dele af rammeaftalen i henhold til stk. 1 fastholdes det hjemsted/byområde, der fremgår af det tilbud, der ligger til grund for den oprindelige rammeaftale.

Stk. 3.

Udbyder er berettiget til på uændrede vilkår at overdrage rettigheder og forpligtelser i henhold til nærværende rammeaftale til anden offentlig institution eller en institution, der ejes af det offentlige eller i det væsentlige drives for offentlige midler.

§ 27 Misligholdelse

Stk. 1

Udbyder kan opsige rammeaftalen med fire ugers varsel, hvis entreprenør gør sig skyldig i forhold, der giver anledning til at antage, at entreprenør ikke fremover vil udføre kørslen på forsvarlig måde.

Stk. 2

Udbyder har ret til at ophæve rammeaftalen med øjeblikkelig virkning, hvis entreprenør går konkurs eller standser sine betalinger, eller hvis entreprenør, der driver en enkeltmandsvirksomhed, afgår ved døden, og hans bo behandles som et gældsfragåelsesbo. Dødsboet, konkursboet eller den, der i øvrigt handler på entreprenørs vegne, kan dog, med udbyders godkendelse, midlertidigt indtræde i aftaleforholdet med henblik på virksomhedens afhændelse, afvikling eller overdragelse.

Stk. 3

Såfremt en af parterne væsentlig misligholder sine forpligtelser i henhold til rammeaftalen, er modparten berettiget til at ophæve rammeaftalen i sin helhed. Som væsentlig misligholdelse betragtes bl.a. det forhold, at entreprenør trods skriftlig advarsel tilsidesætter centrale aftaleretlige pligter.

Såfremt entreprenør selv agerer som chauffør på den af rammeaftalen omfattede kørsel, kan udbyder, ved alvorlig eller gentagen kritik af entreprenøren jf. § 13, stk. 4, efter forudgående advarsel ophæve rammeaftalen, såfremt udbyder ikke længere har tillid til entreprenørens opfyldelse af aftaleforholdet.

En misligholdelse kan have en sådan grovhed, at den anden part kan ophæve rammeaftalen uden forudgående advarsel.

Stk. 4

Såfremt entreprenørs køretilladelse tilbagekaldes af den relevante myndighed, kan rammeaftalen ophæves helt eller delvist uden varsel.

Stk. 5

Retten til at opsig eller ophæve rammeaftalen bortfalder i tilfælde hvor misligholdelsen skyldes force majeure. Ved force majeure forstås ekstraordinære begivenheder, som hindrer en af parterne i at opfylde rammeaftalen, og som parten ikke har nogen kontrol over, og som parten ikke burde have forudset.

§ 28 Voldgift

Stk. 1

Uoverensstemmelser mellem parterne, der ikke kan bilægges ved forhandling, kan af hver af parterne begæres afgjort ved voldgift efter dansk ret. Voldgiftsrettens afgørelse er endelig og bindende for parterne.

Stk. 2

Voldgiftsretten består af tre medlemmer. Formanden udpeges på begæring af én af parterne af præsidenten for Østre eller Vestre Landsret (afhængig af hvor uoverensstemmelsen er opstået). Hver af parterne udpeger en voldgiftsmand.

Stk. 3

Voldgiftsmændene skal udpeges og anmeldes til formanden senest 14 dage efter, at denne er udpeget. Foreligger en sådan anmeldelse ikke, vælger præsidenten for Østre eller Vestre Landsret voldgiftsmanden.

Stk. 4

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.

Stk. 5

Voldgiftsretten kan på én 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 andens omkostninger helt eller delvist.

Stk. 6

Entreprenør kan inden to uger efter modtagelse af en opsigelse, jf. § 27 stk. 1, indbringe opsigelsen for den i denne paragraf nævnte voldgiftsret.

Medmindre voldgiftsretten træffer anden afgørelse, har en sådan indbringelse opsættende virkning.

§ 29 Diskretion

Entreprenør og udbyder er gensidigt forpligtet til at behandle oplysninger om hinandens forretningsforhold, samt om andre forhold, hvorom der med rimelighed kan kræves diskretion, fortroligt.

Pligterne i henhold til pkt. I består også, efter at aftalen er bragt til ophør, og uanset årsagen hertil.

§ 30 Underskrift

Denne rammeaftale, som omfatter nærværende 30 paragraffer samt tilhørende aftalegrundlag, er udfyldt og underskrevet elektronisk af parterne.

Bilag I – Faktaark

Faktaarket indeholder nøgleoplysninger om udbud af FV3 – FlexVariabel. Faktaarket er tænkt som et hjælpemiddel til at skabe overblik over udbuddet, men faktaarket kan ikke stå alene, og det er vigtigt, at tilbudsgiver læser hele udbudsmaterialet inden tilbudsgivning.

Den udbudte kørsel

Den udbudte kørsel	FV3 - FlexVariabel
Områder	Region Midtjylland og Region Syddanmark
Kørselstyper	Flextur, teletaxi-/telekørsel, handicapkørsel, kommunal kørsel og siddende patientbefordring
Vogne	Op til 3.300
Forventede ture pr. år	2.100.000
Option på yderligere kommunal kørsel	Fremgår af udbudsmaterialet

Vigtige datoer vedrørende kontrakten

Kontraktstart	1. marts 2014
Tidligste kontraktudløb	28. februar 2015
Option på forlængelse	Op til 1 år

Tildeling

Tildelingskriterium	Laveste pris
---------------------	--------------

Vigtige datoer i tilbudsfasen

Frist for modtagelse af spørgsmål	30. oktober 2013
Sidste frist for svar på spørgsmål / rettelsesblade	6. november 2013
Tilbudsfrist	13. november 2013 kl. 12.00
Forventet besked til tilbudsgiverne	Uge 47 2013
Vedståelsesfrist	1. maj 2014

Henvendelser i tilbudsfasen

Henvendelser om dette udbud skal rettes til:	https://www.ethics.dk/asp4/tender/fynbus_1202_20130923.nsf
--	---

Bilag 2 – Oversigt over FV3 - FlexVariabel

Skemaet viser de kørselsordninger entreprenør kan blive sat til at udføre i de enkelte kommuner.

Kommune	Flextur	Teletaxi-/telekørsel	Handicapkørsel	Kommunal kørsel
Favrskov	X	(x)	X	X
Hedensted	X	X	X	(x)
Herning	X	X	X	
Holstebro	X	(x)	X	X
Horsens	X	X	X	X
Ikast-Brande	X	(x)	X	
Lemvig	X	X	X	X
Norddjurs	X	(x)	X	X
Odder	X	X	X	
Randers	X	(x)	X	X
Ringkøbing-Skjern	X	(x)	X	(x)
Samsø	X	X	X	X
Silkeborg	X	X	X	X
Skanderborg	X	X	X	(x)
Skive	X	X	X	X
Struer	X	X	X	(x)
Syddjurs	X	(x)	X	x
Viborg	X	X	X	X
Aarhus	X	(x)	X	X
Aabenraa	X	X	X	X
Billund	X	(x)	X	X
Esbjerg	X	(x)	X	(x)
Fanø	X	(x)	X	(x)
Fredericia	X	(x)	X	(x)
Haderslev	X	X	X	(x)
Kolding	X	X	X	(x)
Sønderborg	X	X	X	(x)
Tønder	X	X	X	X
Varde	X	X	X	X
Vejen	X	X	X	(x)
Vejle	X	(x)	X	(x)
Assens		X	X	X
Faaborg-Midtfyn		X	X	X
Kerteminde		X	X	X
Langeland		X	X	X
Middelfart		X	X	X
Nordfyns		X	X	X
Nyborg		X	X	X
Odense		X	X	X
Svendborg		X	X	X
Ærø				

X = udbudt kørsel

(x) = kørslen vil indgå under forudsætning af politisk vedtagelse

Kommunal kørsel

Kommunal kørsel omfatter bl.a. lægekørsel, kørsel til genoptræning m.m., se nærmere nedenstående skema

Kommune	Læge-kørsel	Kropsbårne hjælpem.	Gen-optræning	Aktivitets-dagcenterkørsel	§ kørsel serviceloven	Høre-klinik	Elevkørsel
Favrskov	(x)	(x)	X		(x)	(x)	(x)
Hedensted	(x)	(x)	(x)		(x)	(x)	(x)
Herning							
Holstebro	X	X	X		X		X
Horsens	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	X
Ikast-Brande							
Lemvig	X	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	
Norrdjurs	X	X	X				X
Odder							
Randers	X	x	(x)		(x)	(x)	X
Ringkøbing-Skjern	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)
Samsø	X		X				
Silkeborg	X	X	X		X		X
Skanderborg	(x)		(x)	(x)	(x)	(x)	(x)
Skive	X		X				X
Struer	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)
Syddjurs	X		(x)	(x)			X
Viborg	X						(x)
Aarhus	(x)	(x)	X	(x)	(x)	(x)	X
Aabenraa	X	X	X	X	X	X	X
Billund	X	X	X	(x)	(x)	(x)	X
Esbjerg	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)
Fanø	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)
Fredericia	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)
Haderslev	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)
Kolding	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)
Sønderborg	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)
Tønder	X	X	X	(x)	X	X	X
Varde	X	X	X	(x)	(x)	(x)	X
Vejen	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)
Vejle	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)
Assens	X	X	X		(x)		X
Faaborg-Midtfyn	X	X	X	X	(x)		X
Kerteminde	X	X	X	X	X		
Langeland	X		X		X		
Middelfart	X	X					
Nordfyns	X	X			(x)		X
Nyborg	X	X	X				X
Odense	X	X	X	X	X		X
Svendborg	X						
Ærø							

X = udbudt kørsel

(x) = kørslen vil indgå, under forudsætning af politisk vedtagelse

Bilag 3 – Den udbudte kørsel

Oversigt over den udbudte kørsel fremgår af Bilag 2 – Oversigt over FV3 – FlexVariabel.

Den udbudte kørsel omfatter variabel kørsel, der bestilles fra gang til gang. Derudover omfatter den udbudte kørsel fast bestilt variabel kørsel, der er faste bestillinger af variabel kørsel for en længere periode. Ved variabel kørsel er der ingen garanti for kørselsomfanget. Kørselsomfanget er afhængigt af bestillinger og kan således variere fra dag til dag.

Udbyder indgår rammeaftaler med flere tilbudsgivere, men udbyder er ikke forpligtet til at købe et bestemt antal kørsler eller overhovedet at købe nogen kørsler.

Der tildeles kontrakt på op til 3300 vogne. Disse vogne er fordelt på vogntyper, jf. Bilag 7 – Tildeling af vogne fordelt på vogntyper.

Udbuddet omfatter følgende kørselsordninger:

Kørselsordninger som er åbne for alle:

- Flextur i Midttrafik og Sydtrafiks område
- Teletaxikørsel i Midttrafik og Sydtrafiks område og telekørsel i FynBus' område

Kørselsordninger med visiterede kunder:

- Handicapkørsel
- Siddende patientbefordring
- Kommunal kørsel

Beskrivelse af de enkelte kørselsordninger fremgår af Bilag 6 – Beskrivelse af kørselsordningerne.

Der kan i meget begrænset omfang forekomme yderligere åben kørsel for udbyder.

Kørsel udenfor Region Midtjylland og Region Syddanmark

En lille del af kørselsopgaverne vil foregå udenfor Region Midtjylland og Region Syddanmark. Indenfor den siddende patientbefordring, kan der endvidere forekomme kørsel til udenlandske sygehuse. Kørsel til udlandet hører under de 2 % af den udbudte kørsel, som udbyder vil planlægge manuelt, jf. Bilag 5 – Den daglige drift. Den enkelte entreprenør er ikke forpligtet til at udføre kørsel i udlandet.

Bilag 4 – Krav til vogne og chauffører

Vogntyper

Kravene til vogntyper er minimumskrav. Disse minimumskrav skal opfyldes af alle vogne af de pågældende typer i hele aftaleperioden, inkl. ved eventuel udnyttelse af optionen på forlængelse.

Type 1

Vognen skal have plads til fire personer (ekskl. fører) med en sådan rummelighed, at tre kunder på bagsædet kan sidde komfortabelt. I tvivlstilfælde er det udbyder der afgør, om kravet er opfyldt. Derudover skal vognen være udstyret med mindst fire indgangsdøre. Indstigningen skal være uden trin. Det skal være muligt for en kørestolsbruger, ved egen hjælp, at flytte sig fra sin kørestol over på vognens sæde. Hvis vognen er for høj til, at det kan lade sig gøre, skal den bydes ind som type 3. Der skal være plads til indvendig bagage svarende til mindst en sammenklappelig kørestol.

Varsling: Fra aftalestart 2015 udgår vogntype 1.

Type 2

Vognen skal opfylde samme krav som til vogntype 1 med den tilføjelse, at vognen skal have indvendig bagageplads svarende til mindst to sammenklappelige kørestole.

Type 3

Vognen skal have plads til mindst fem personer (ekskl. fører). Vognen skal være udstyret med indgangstrin og være indrettet således, at der er gode adgangsforhold til samtlige siddepladser. Indstigningstrin og eventuelle efterfølgende trin skal være lavest mulige. Vognen skal have plads til bagage svarende til mindst en sammenklappelig kørestol. Firhjulstrækkere og vogne af - eller i lighed med - typen MPV hører til i denne kategori. Hvorvidt en vogn tilhører denne kategori, afgøres i tvivlstilfælde af udbyder.

Varsling: Fra aftalestart 2015 udgår vogntype 3.

Type 4

Vognen skal være forsynet med motordrevet lift, og indrettet til at kunne transportere kørestole med en maksimal størrelse (inkl. bruger) på 140 cm x 80 cm (længde x bredde). Der skal være plads til mindst en kørestol samt mindst tre siddepladser til øvrige passagerer. Såvel sæder som kørestole skal placeres fremadrettet.

Liftpladen skal have en størrelse på minimum 135 cm x 80 cm (længde x bredde). Liftens flader skal være skridsikre i både våd og tør tilstand. Der skal være automatisk afkørselsstop på lift. Døråbningen, hvor liften er monteret, skal have en størrelse på minimum 130 cm x 85 cm (højde x bredde). Afstanden mellem loft og gulv skal være mindst 180 cm.

Liften skal have en bæreevne på min. 500 kg.

Varsling: Fra aftalestart 2015 udgår vogntype 4.

Type 5

Vognen skal være forsynet med motordrevet lift, og indrettet til at kunne transportere kørestole med en maksimal størrelse (inkl. bruger) på 145 cm x 80 cm (længde x bredde). Der skal være plads til mindst to kørestole samt mindst fem siddepladser til øvrige passagerer. Såvel sæder som kørestole skal placeres fremadrettet.

Liftpladen skal have en størrelse på minimum 135 cm x 85 cm (længde x bredde). Liftens flader skal være skridsikre i både våd og tør tilstand. Der skal være automatisk afkørselsstop på lift. Døråbningen, hvor liften er monteret, skal have en størrelse på minimum 170 cm x 85 cm (højde x bredde). Afstanden mellem loft og gulv skal være mindst 180 cm.

Liften skal have en bæreevne på min. 500 kg.

Alle vogne af denne type, skal medbringe transportstol. Kunder må *ikke* befordres siddende i en transportstol. Transportstolen er kun beregnet til transport af kunden til og fra vognen.

Type 6

Vognen skal opfylde samme krav som til type 5. Derudover skal vognen være udstyret med en trappemaskine med automatisk driftsbremse, der opfylder kravene i Arbejdstyrelsens bekendtgørelse om indretning af tekniske hjælpemidler. Trappemaskinen skal være indrettet til at kunne betjene manuelle kørestole med maksimal længde på 120 cm og hjulbredde fra 37 til 63 cm samt en vægtkapacitet på minimum 120 kg inklusiv både bruger og kørestol.

Transportstol skal kunne anvendes på trappemaskinen.

Kørestolskunder skal, hvor der er mere end et trin, transporteres i en trappemaskine. Kunden skal ved transport med trappemaskine være fastspændt til kørestolen, hvorfor der skal være en sele til rådighed i vognen.

Trappemaskinen skal kunne anvendes på trapper med trindybde ned til og med 11 cm og trindhøjder på op til og med 20 cm. Trappemaskinen skal med påmonteret kørestol kunne dreje 180 grader på repos med en udvendig radius på ned til 120 cm.

Udbyder påtager sig ikke at transportere elektriske kørestole på trapper. Desuden er nogle kunder med andre ganghjælpemidler ikke i stand til at passere trapper med chaufførstøtte. Der skal i stedet tilbydes transportstol og trappemaskine.

Varsling: Fra aftalestart 2015 vil det være et krav, at trappemaskiner har en vægtkapacitet på minimum 160 kg.

Generelle krav til alle vogntyper

Alle vogne skal til enhver tid opfylde alle love og myndighedskrav vedrørende personbefordring, samt være dækket af lovpligtig forsikring. Vogne og udstyr skal endvidere opfylde de krav om indretning og færdselssikkerhed, som myndighederne måtte stille hertil, herunder lovpligtige eftersyn af eks. handicaplifte m.v.

I forbindelse med aftaleindgåelsen kan udbyder indhente mere detaljerede oplysninger om de enkelte vogne.

Tilbudsgiver skal i hele kontraktperioden, inkl. eventuel forlængelse, have en gyldig registreringsattest for hver af de tilbudte vogne.

Generelle krav:

- Vognene skal være vel vedligeholdte, rene og fremtræde præsentable.
- Alle vogne der anvendes til kørslen, skal være røgfrie. Rygeforbuddet gælder også elektroniske cigaretter og lignende.
- Alle vogne skal være udstyret med førstehjælpskasse og ildslukker på mindst 1 kg.
- Alle vogne skal være forsynet med vinterdæk i perioden 1. november – 31. marts
- Alle vogne skal i tilfælde af punktering være forsynet med udstyr, der som minimum gør det muligt at køre frem til nærmeste rasteplads eller frakørsel.
- Vognalderen må ikke overstige otte år i aftaleperioden inkl. eventuel forlængelse.
- Vognen skal på siderne have påskrevet tydeligt firmanavn svarende til firmanavnet angivet på tilbudsblanketten

De vogne, der anvendes til kørslen, skal være egnede til kørselsopgaven. De forskellige ture stiller forskellige krav til vognudstyr og indretning. Udbyder er bekendt med, at flere vogne kan ændre kapacitet, f.eks. ved at flytte eller fjerne sæder. Omkostninger til indkøb og vedligeholdelse af udstyr til vognene, betales af entreprenøren.

Udskiftning af vogn

Entreprenør kan i aftaleperioden foretage følgende udskiftninger:

- Vogne af type 1 kan udskiftes med vogne af type 2 og 3.
- Vogne af type 2 kan udskiftes med vogne af type 1 og 3.
- Vogne af type 3 kan udskiftes med vogne af type 1, 2, 4, 5 og 6.
- Vogne af type 4 kan udskiftes med vogne af type 3, 5 og 6.
- Vogne af type 5 kan udskiftes med vogne af type 3, 4 og 6.

Ønsker entreprenør at skifte vogn flere gange i løbet af aftaleperioden, skal det godkendes af udbyder.

Vogne af type 1 og 2 kan ikke først udskiftes med vogne af type 3 og derefter udskiftes med vogne af type 4, 5 og 6. Vogne af type 4, 5 og 6 kan ikke først udskiftes med vogne af type 3 og derefter udskiftes med vogne af type 1 og 2.

Definition på vognalder

Vognens alder baseres på datoen for første ibrugtagning af vognen.

Formålet hermed er at undgå at produktionsmåned /-år afviger væsentligt fra første registreringsdato i Danmark, hvilket eksempelvis kan forekomme ved import af vogne, som har været registreret i udlandet og er importeret som brugte herfra. Tvivlstilfælde afgøres af udbyder.

Skiltning

Alle vogne skal som minimum være tydeligt mærket med to Flextrafik skilte, der skal placeres efter lovens forskrifter. Udbyder leverer to skilte pr. vogn.

Sikkerhedsseler/fastspænding

Der er pligt til at anvende sikkerhedssæle i henhold til gældende lovgivning. Dette er også gældende i de tilfælde, hvor der anvendes autostole.

Fastspænding af kørestol (vogntype 4, 5 og 6):

Enhver fastspænding af kørestol/passagerer skal altid opfylde lovgivningens krav, herunder at kørestole fastspændes med 4-punkts strop- eller sele- bespænding fastgjort til vognbunden. Derudover skal alle kunder og ledsagere inkl. kørestolsbrugere fastspændes i 3-punkts sikkerhedssæle.

Chaufføren er ansvarlig for, at både kørestol og passager er forsvarligt fastspændt i henhold til gældende regler. Såfremt en kørestol ikke kan fastgøres efter forskrifterne, må kunden ikke befordres i kørestolen, og udbyder skal underrettes.

Øvrige hjælpemidler (sammenklappelige kørestole, gangstativer, rollatorer mv. samt iltflasker) skal være fastgjort under kørslen.

Kommunikation

Vognen skal sende GPS-positioner til udbyder minimum hvert minut. Det er entreprenørens ansvar at vognen kan følges på WinFleet. GPS positionering giver udbyder mulighed for at få oplyst vognens position og hastighed, når vognen udfører kørsel.

Udbyder samarbejder gennem FlexDanmark med Aalborg Universitet og Vejdirektoratet om projekter, der skal præcisere køretiderne i vores planlægningssystem. Et af projekterne går ud på at analysere GPS-positioner fra de vogne, der indsender GPS-signaler.

Positionerne indsamles for at kunne beregne de reelle kørselshastigheder på veje på bestemte tidspunkter af døgnet, samt for at lokalisere de veje, der rammes i myldretiden. De GPS-positioner der anvendes, bliver anonymiseret således, at den enkelte vogn ikke kan identificeres.

Hvert vognløb er én fysisk vogn med ét sæt modtageudstyr. Hver enkelt vogn vil få tildelt et voglnøbsnummer. Udbyder vil altså kun kommunikere data- og telefonmæssigt til én specifik vogn pr. vognløb, og der vil kun blive oprettet ét datanummer til modtagelse af ture og ét telefonnummer til vognløbet i Planet systemet.

SMS-kommunikation

SMS-udstyret skal kunne sende til femcifret GSM-mobiltelefoncenter.

Der skal kunne modtages beskeder, der svarer til det maksimale antal tegn for normale SMS-beskeder, og som indeholder alle gyldige tegn.

Beskederne skal kunne sendes til 10110 og kun via TDC's mobilnet med alt, hvad der i beskrivelsen til WinFleet kræves. Denne specifikation kan ses på www.protracking.dk.

SMS-kommunikation udfases i takt med at der indføres en ny telegram-standard. Når den nye telegramstandard er indført, bortfalder muligheden for at benytte SMS-kommunikation som primær kommunikationsform til Planet.

Udgifter til kommunikation

Entreprenøren betaler selv alle udgifter til hardware og software i forbindelse med opkobling til Planetsystemet. Omkostninger til udvikling af andet bilsoftware, der kan kommunikere med PLANET og WinFleet (udbyders flådestyringsværktøj), påhviler entreprenøren og/eller producenten af bilsoftwaren.

Udgifterne i forbindelse med kommunikationen fordeles på følgende måde:

Beskeder fra Planetsystemet til de enkelte terminaler betales af udbyder.

Beskeder fra de enkelte vogne til udbyders Planetsystem betales af entreprenøren.

Entreprenøren står frit i valget af leverandør. På FlexDanmarks hjemmeside <https://www.flexdanmark.dk/web/om-os/leverandorer> findes en vejledende leverandørliste.

Udbyder kræver, at software til entreprenørens kommunikationssystem til PLANET altid er opdateret til nyeste tilgængelige version.

Særligt for taxacentraler

Hvis vognen er tilsluttet en bestillingscentral/-kontor, kan der – forudsat at ovenstående er overholdt – træffes aftale om en anden løsning. F.eks. kan bestillingscentralen/-kontoret automatisk være opkoblet til Planetsystemet.

Ny telegramstandard

I aftaleperioden kan der blive indført en ny telegramstandard. Med indførelsen af den nye standard, skal alle taxicentraler/entreprenører, tilpasse deres kommunikation mod PLANET, så den lever op til SUTI 2012, eller tilsvarende standard.

Formålet med implementeringen af en ny standard, er at opnå en bedre kommunikation, samt at give adgang til flere selvbetjeningsmuligheder fra vognen.

Når den nye standard er klar til implementering, vil udbyder kontakte de taxicentraler/entreprenører, der er omfattet af ændringerne. Implementeringen af SUTI 2012, eller tilsvarende standard, skal ske hurtigst muligt herefter.

Udgiften i forbindelse med den fornødne modificering eller udvikling af software/hardware (herunder eventuelle udgifter i forbindelse med test) hos taxicentraler/entreprenører skal afholdes af den enkelte taxicentral/entreprenør.

Krav til uddannelse af chauffører

Entreprenøren skal sikre, at alle chauffører er bekendt med de til enhver tid gældende regler for de enkelte kørselsordninger.

Det er ligeledes entreprenørens ansvar, at chaufførerne er uddannet i at anvende det foreskrevne tekniske udstyr.

Førstehjælp

Entreprenør er ansvarlig for, at chaufførerne til enhver tid har gennemgået et af Dansk Førstehjælpsråd godkendt førstehjælpskursus inden for de seneste tre år. Udbyder kan til enhver tid bede om dokumentation for gennemførelsen. Hvis denne dokumentation ikke kan fremvises, vil de berørte vogne blive udelukket, indtil dokumentation er fremsendt.

Det omtalte kursus udbydes bl.a. af AOF, FOF og Dansk Røde Kors. Entreprenøren står frit i valget af kursusudbyder.

Befordring af bevægelseshæmmede

Udbyder stiller krav om, at alle der befordrer kørestole, har gennemført uddannelsen "Befordring af bevægelseshæmmede" inden de sættes til selvstændig tjeneste i den aftalte kørsel for udbyder. Entreprenør skal kunne dokumentere, at uddannelse er gennemført for samtlige chauffører, der anvendes til kørsel efter denne rammeaftale.

Særlige uddannelseskrav for FynBus og Sydtrafik – introduktion til offentlig servicetrafik

I FynBus og Sydtrafiks område vil der blive afholdt introduktion til offentlig servicetrafik.

Der er i dialog med brancheorganisationerne udarbejdet forslag til en ny uddannelse for chauffører og vognmænd, der kører Flextrafik. Der bliver tale om en fem dages modulopbygget uddannelse i AMU-regi, hvor:

- Modul 1 er af en dags varighed, med fokus på generelt branchekendskab.
- Modul 2 er af to dages varighed, med fokus på bl.a. sundhedsfagligt indhold, sygdomslære, ergonomi og kundeforståelse.
- Modul 3 er af to dages varighed og målrettet chauffører, der udfører transport af kørestolsbrugere, med fokus på lift og fastspænding, samt kørsel med trappemaskine.

Modul 1 og 2 er nye for alle, mens chauffører på liftvogne, der har gennemført kurset "Befordring af bevægelseshæmmede" kan få merit for modul 3 i den nye uddannelse.

Modul 1 afholdes som selvstændigt AMU kursus (46803 Introduktion til offentlig servicetrafik) af udbyder med mulighed for løntabsgodtgørelse (VEU-godtgørelse) i henhold til gældende regler.

For entreprenør med hjemsted/byområde i Region Syddanmark skal der for chauffører og centralpersonale, som kører eller håndterer kørsel for udbyder og endnu ikke har gennemført modul 1, afsættes en kursusdag til gennemførelse af modul 1 efter en af udbyder udarbejdet uddannelsesplan. Der ydes ikke yderligere økonomisk kompensation for deltagelsen udover almindelig VEU godtgørelse.

Øvrige krav

Tilbudsgiver skal være bekendt med og overholde relevant gældende lovgivning, herunder regelsæt vedrørende kørekort m.m.

Udbyder gør opmærksom på, at der gælder forskellige krav til kørekort, afhængig af hvilket vogntype man skal køre med.

Bilag 5 – Den daglige drift

Vogngrupper og enkeltvogne

Vogne kan indlægges i Planetsystemet på to måder, enten som vogngrupper (minimum 3 vogne) eller som enkeltvogne. Enkeltvogntilslutning benyttes, hvor det er en fast vogn, der udfører kørslen.

Vogngrupper

Vogngrupper er tilknyttet et bestemt byområde. Omkostningerne ved at bruge en vogn fra en vogngruppe, beregnes ud fra vogngruppens byområde.

For vogne, der er tilsluttet en vogngruppe, vil det være fysisk forskellige vogne, der udfører kørslen, både i løbet af dagen og fra dag til dag.

Ved vogngruppetilslutning tildeler Planetsystemet kørslen til bestillingscentralen/entreprenøren, som herefter finder den bedst egnede vogn til opgaven.

Vogngruppetilslutning skal benyttes for vogne, der er tilsluttet en taxibestillingscentral. I særlige tilfælde kan der efter aftale med udbyder dispenseres herfor.

For vogne, der ikke er tilsluttet en taxibestillingscentral, er der mulighed for at blive tilsluttet som vogngruppe, hvis entreprenøren har minimum 3 vogne af samme type, der kan indgå i en vogngruppe.

Vogngrupper skal i hele vogngruppens åbningstid overvåges manuelt af entreprenøren/centralen.

For alle vogngrupper gælder at der kræves en licens til Planetsystemet, som udgør en engangsudgift på ca. 5000 kr. som afholdes af entreprenør.

Enkeltvogne

Enkeltvogne er tilknyttet en bestemt adresse. Omkostningerne ved at bruge en enkeltvogn beregnes ud fra den angivne adresse.

Ved enkeltvogntilslutning tildeler Planetsystemet kørslen direkte til den enkelte vogn.

Koordinering af kørslen

Udbyder koordinerer i størst mulig omfang kørslen på tværs af de ovennævnte kørselsordninger ved hjælp af it-systemet PLANET. Bestillingerne lægges ind i Planetsystemet, der automatisk planlægger kørslen og udsender køreordre til de tilbudsgivere/vogne, der skal udføre kørslen.

Udbyder forbeholder sig ret til at planlægge kørslen manuelt, såfremt udbyder i løbet af aftaleperioden vurderer, at det er nødvendigt at indgå aftaler om variabel kørsel af fast karakter af hensyn til kunder med specielle behov. Denne kørsel vil dog udgøre under 2 % af den samlede kørselsmængde.

Kørselsfordeling

Der findes flere faktorer i Planetsystemet, som har indflydelse på, hvordan kørslen fordeles mellem vognene. Entreprenøren angiver ved afgivelse af tilbud en pris for vognen, som er opdelt i et opstartsbeløb og en timepris for henholdsvis køretid og vente-/servicetid. Herudover angiver entreprenøren et hjemsted/byområde for vognen. Disse faktorer lægges ind i Planetsystemet. Det er altså entreprenøren, som bestemmer den geografiske placering af vognen, og som angiver prissætningen på vognen. Vognene betales fra og til hjemsted/byområde. Derfor har geografisk placering af vognen betydning ved fordelingen af kørsel.

Planetsystemet skelner ikke mellem vogngruppetilslutning og enkeltvognstilslutning ved fordeling af kørsel.

Når alle vogne er lagt ind i Planetsystemet med priser og en geografisk placering, tildeler systemet de enkelte ture til den vogn, hvis tilbud er mest fordelagtigt til den konkrete tur ud fra følgende kriterier:

1. Kundens behov for vogntype (eks. skal der anvendes en liftvogn til en kørestolsbruger). Så længe vognen opfylder kundens behov til vogntypen, kan vognen få tildelt turen. Det vil sige, at en type 5 vogn med plads til 2 kørestole godt kan køre ture, hvortil der kun kræves en type 4 vogn, fordi den pr. definition, opfylder mindstekravene for type 4 vogne.
2. Pris på vogn(typen) der kan efterkomme kundens behov.
3. Geografisk placering af vogn(typen) der kan efterkomme kundens behov.

I den daglige drift indgår følgende faktorer ligeledes ved fordelingen af kørsel:

4. Privatrejser hvor vognen er ”optaget til anden side” og booket ud af Planetsystemet i et bestemt tidsrum. Entreprenøren selv lægge privatrejser ind i Planetsystemet, som kan ændre vognens geografiske placering i forhold det hjemsted/byområde, der er budt med. Dog jf. afsnit om privatrejser nedenfor.
5. Øvrige ture i systemet som giver mulighed for, at en tur kan indgå i en kombination med andre ture.
6. Åbningstider på vognen, det vil sige, er vognen reelt disponibel i det tidsrum, hvor kørslen skal udføres
7. Kundens spildtid. Den tid kunden bruger på omvejskørsel og andre kunders vente-/servicetid indregnes i henhold til gældende serviceniveau.

I planlægningssystemet er prisangivelsen delt i to: en afregningspris, der er den nøjagtige timepris, som entreprenøren har budt med, og en planlægningspris, som anvendes til optimering af planlægningen og fordelingen af ture. Planlægningsprisen er den pris, som Planetsystemet planlægger turene ud fra. Planlægningsprisen er som udgangspunkt lig med den timepris, der er

budt med, men prisen kan ændres med de faktorer, der er nævnt i punkterne nedenfor. Vognen afregnes fortsat til den budte timepris.

8. Reduktion i planlægningspris for tom returkørsel bruges til at sikre optimal udnyttelse af tomkørsel. Planlægningsmæssigt er en tom vogn, der kører retur fra en aflevering, mere interessant end en tom vogn, der kører frem mod en afhentning, da der ikke ved en returkørsel er nogen planlægningsbegrænsninger. Altså kan systemet, alt andet lige, planlægge en hvilken som helst tur på vognen. På en fremkørsel derimod, vil der altid være den begrænsning af planlægningsmulighederne, at vognen skal være fremme til en afhentning på et bestemt tidspunkt. Der gives den samme procentvise reduktion til alle vogne.

9. Reduktion i planlægningspris for ventetid bruges til at få vognene til i større grad at vente på at få en rejse med retur, end at sende dem videre eller hjem. Der gives den samme reduktion til alle vogne i form af en reduktion af prisen på ventetid.

10. Forøgelse af planlægningspris kan anvendes, hvis entreprenøren udtrykker ønske om dette, og hvis udbyder accepterer dette. Årsagen til et sådan ønske kan være, at en gruppe af vogne f.eks. har givet et meget lavt bud, som betyder, at vognene ikke er i deres lokalområde, fordi de bliver anvendt til at udføre meget lange rejser. Det kan betyde problemer for entreprenøren, da han så mangler vogne til at udføre privatrejser i lokalområdet.

Planlægningsprisen vil typisk blive hævet for kørsel udenfor lokalområdet. Konkret er dette en forringelse af entreprenørens konkurrencesituation, men det kan altså vurderes nødvendigt af entreprenøren.

Eksempler på kørselsfordeling

Nedenfor analyseres det samme eksempel ud fra forskellige faktorer.

En entreprenør har den billigste stationcar i sit geografiske nærområde. Kunde X, der bor tæt ved ham, skal køre en tur til Aarhus. Kunde X har ikke behov for en speciel vogn. Vognen har denne dag ikke anden kørsel på dette tidspunkt. Vognen vil ud fra det afgivne bud være den billigste vogn til turen. Turen tildeles dog en anden vogn:

Eksempel I:

Den vogn, der disponeres til turen med kunde X, skal i forvejen til Aarhus med en kørestolsbruger. Kunde X bliver altså kørt med en liftvogn til Aarhus, selvom kunde X ikke har behov for en liftvogn, men fordi en samkørsel mellem kunde X og kørestolsbrugeren betyder færrest udgifter for udbyder.

Eksempel II:

Kunde X bliver kørt med en anden vogn, fordi turen kobles ind på et turforløb, der overskrider åbningstiden på den billigste vogn. Det betyder, at Planetsystemets samlede vurdering af hele turforløbet er, at der opnås den laveste pris ved at lade en prismæssigt dyrere vogn, der er åben for kørsel i det påkrævede tidsrum, udføre hele turforløbet i stedet for at dele turforløbet op på flere vogne.

Eksempel III:

Kunde X bliver kørt med en anden vogn, fordi denne vogn har en privatrejse, der ender der, hvor kunde X skal afhentes. Vognen skal dermed ikke betales for hele fremkørslen til kunden, da vognen selv har bragt sig i nærheden af kunde X, og vognen bliver dermed billigste vogn.

Udsendelse af køreordre til vognene

Udsendelse af køreordrer til de enkelte vogne sker automatisk gennem Planetsystemet, i takt med at kørslen planlægges. Køreordren formidles til den enkelte vogn via telegrammer. Telegrammerne muliggør, at chaufføren kan læse køreordren på det udstyr, der er i vognen. På køreordren er hver tur beskrevet med tidspunkt, adresse, navnet på den person, der skal hentes samt eventuelle særlige krav til service i forhold til kunden. Hvis kørslen inkluderer transport af en bruger siddende i kørestol, oplyses det også. Hvis der skal opkræves betaling fra brugeren, fremgår beløbet af køreordren.

Da kørslen planlægges i den takt, bestillingerne indløber, opstår der løbende ændringer/justeringer i forhold til de køreordrer, der er varslet. Der kan løbende kobles flere rejser på de enkelte vogne, ligesom rejser kan blive overflyttet fra en vogn til en anden. Da chaufføren kun får én køreordre ad gangen, vil chaufføren ikke bemærke ændringerne.

Gennem Planetsystemet udsender udbyder varsling om forestående kørsel til de enkelte entreprenører og centraler. Der udsendes varsling omkring kl. 20.00, omfattende kørsel 12 timer frem. Varslingerne udmeldes via e-mail. De varslede ture beskriver kun den kørsel der, ved udsendelsen af varslet, forventes at blive tildelt de enkelte vogne. Der kan i løbet af perioden komme yderligere kørsel, og varslet kørsel kan blive afbestilt. Disse ændringer til varslet vil ikke blive meddelt entreprenøren. Den aktuelle kørsel kan, for driftsvognløb, altid følges på vognmandsportalen og for centraler via PLANET.

Hver dag køres en replanering af al kørsel til næste dag. Denne replanering er med til at sikre den for udbyder økonomisk mest fordelagtige, og derfor også den for entreprenørerne mest retfærdige, fordeling af kørslen.

Driftsovervågning

Udbyder overvåger driften hele døgnet, alle ugens dage.

Driftsmail overvåges på hverdage i tidsrummet 08.00 – 15.00. På øvrige tidspunkter samt i weekender og på helligdage, kan udbyder kun kontaktes telefonisk og kun med spørgsmål vedrørende driften den pågældende dag.

Trafikstyringen hos udbyder har til opgave at overvåge afviklingen af den samlede kørsel og løse opståede problemer, der ikke umiddelbart kan løses af entreprenøren/chaufføren. Trafikstyrerne er således bindeleddet mellem Planetsystemet og de enkelte vogne.

Det er væsentligt at bemærke, at udbyders driftsovervågning af den samlede kørsel, ikke tilsidesætter entreprenørens ansvar for selv at overvåge egen drift.

Vognmandsportalen/planetadgang giver entreprenøren/centraler mulighed for at overvåge egen kørsel døgnet rundt. Adgangen til vognmandsportalen kan opnås ved at kontakte udbyder.

Udbyder vil løbende opdatere Vognmandsportalen med ny funktionalitet, således at entreprenørens mulighed og pligt til at selvbetjene sig øges. Alt, hvad der kan løses af entreprenøren i Vognmandsportalen, skal løses af entreprenøren selv.

Rettelser vedrørende drift fra entreprenør til udbyder

Det er ikke muligt for entreprenøren at bruge e-mail til at oplyse om rettelser til samme dag.

E-mail kan bruges til generelle spørgsmål, og udbyder kræver, at omfattende ændringer oplyses via mail. Omfattende ændringer kan f.eks. være lukning af vogne i flere dage, permanente ændringer i åbningstider, nyt materiel eller ændringer af kontaktoplysninger til vognene. Ved permanente ændringer af åbningstiden eller indsætning af nyt materiel, er der en behandlingstid på 10 hverdage.

Entreprenøren/centralen skal *altid* meddele udbyder, hvis tilmeldte vogne ikke er disponible. Dette skal meddeles senest dagen før inden kl. 15.00 via mail. Udbyder lukker herefter den pågældende vogn eller – for vogngrupper – regulerer antallet af tilmeldte vogne.

Pauser

Der er i Planetsystemer to pausetyper, flydende pauser og faste pauser.

Den flydende pause vil kunne lægges ind uden binding til et geografisk sted og kan, indenfor et defineret tidsrum, udløses som en pause efter et vilkårligt stop. Funktionen giver således mulighed for såvel overholdelse af køre- og hviletidsreglerne, som en mere fleksibel planlægning af kørslen. Den flydende pause kan ikke tildeles vognen på dagen, men skal som minimum bestilles ved udbyderen dagen før. Flydende pauser etableres, så vognen dagligt tildeles pausen på alle åbningsdage.

Faste pauser er geografisk bundet til en adresse. Pausen indlægges i Planetsystemet med samme start- og slutadresse. Pausen kan anvendes i forbindelse med værkstedsbesøg eller som spisepause på vognens hjemsted.

Entreprenør dækker udgifterne til pauser.

Særligt for vogne med hjemsted i FynBus eller Sydtrafiks område:

Der henstilles til, at alle entreprenører gør brug af muligheden for at lægge en pause på vogne i planetsystemet efter fem timers uafbrudt kørsel.

Særligt for vogne med hjemsted i Midttrafiks område:

I Midttrafiks område er det et krav, at der afholdes en pause på 30 minutter efter henholdsvis 5 og 11 timers aktivitet. PLANET understøtter pausen efter 5 timer for enkeltvogne, men pausen efter 11 timer skal entreprenøren selv lægge ind via vognmandsportalen eller vognmandslinjen.

PLANET understøtter ikke pauser for vogne i vogngrupper. Vogne i vogngrupper, med over 5 timers aktivitet, skal derfor altid kontakte Midttrafik via vognmandslinjen for manuelt at få lagt 1 eller 2 pauser ind.

Privatrejser

Privatrejser dækker over begrebet ”optaget til anden side” og booker vognen ud af Planetsystemet i et bestemt tidsrum.

Privatrejser er rejser, som vognen udfører uden om Planetsystemet, og hvor der altså ikke skal ske en afregning for kørsel fra udbyder. Det angives, hvor privatrejsen går fra og til, og på hvilken dato og i hvilket tidsrum privatrejsen udføres. Der kan fra vognen og via vognmandsportalen indlægges privatrejser på vognløbet. Hvis entreprenøren lægger en privatrejse ind mindst 18 timer før privatrejsens start, vil forudbestilte ture, som privatrejsen overlapper, blive flyttet fra vognløbet. Det skal bemærkes, at indlagte privatrejser ikke vil blive slettet fra igangværende vognløb. Skal privatrejser slettes, må entreprenøren således give udbyder besked om dette, inden vognløbet starter op.

Der betales ikke opstartsbeløb ved opstart og fremkørsel til privatrejser, som er lagt ind i Planetsystemet. Derimod betales der opstartsbeløb, dækkende de første fem minutter (med mindre opstartsbeløbet er angivet til 0 kr.), i forbindelse med kørsel i forlængelse af privatrejser. Der betales ikke for ventetid i forlængelse af privatrejser. Returkørsel fra sidste kunde som er kørt i forlængelse af en privatrejse, betales kun, hvis afstanden til hjemsted/byområde er større end afstanden direkte retur efter privatrejsen, og kun for de overskydende minutter.

Fiktive ture er ikke tilladt. Er der mistanke om, at privatrejsen bliver brugt til at øge entreprenørens chance for at få ture, har udbyder ret til at kræve dokumentation for turen og eventuelt at slette turen samt lukke vognløbet for den enkelte dag.

Misbrug af privatrejser medfører bod jf. rammeaftale § 25 stk. 2 litra c). Ved gentagelsestilfælde er udbyder berettiget til efter skriftlig advarsel at ophæve aftalen efter reglerne i rammeaftalen § 27, jf. rammeaftalen § 25, stk. 2.

Udbyder forbeholder sig ret til at ændre retningslinjerne for benyttelsen af privatrejser i aftaleperioden.

Privatrejser for enkeltvogne

For enkeltvogne gælder det, at privatrejser må anvendes i de tilfælde, hvor såvel start- som slutadressen er lig med hjemstedet, f.eks. i forbindelse med chaufførskift på hjemstedet, eller når vognen skal spærres for planetkørsel, fordi den er optaget af andre kørselsopgaver.

I tilfælde hvor privatrejsen ikke er lagt ind fra hjemsted til hjemsted, skal entreprenøren på forlangende kunne dokumentere, at privatrejsen er anvendt til spærring på grund af hyrevogns- eller anden kontraktlig kørsel. Ved ”andre kørselsopgaver” og ”hyrevogns- eller anden, kontraktlig kørsel” refereres udelukkende til kørsel for en kunde, hvor der er en taxibon eller faktura, og følgelig en skattepligtig indkomst for entreprenøren.

Vogne, der kører på begrænset EP/OST-tilladelse, det vil sige, vogne, der udelukkende har tilladelse til at køre for udbyder, må ikke indlægge privatrejser, eftersom vognen ikke må udføre kørselsopgaver for andre end udbyder. Hvis en vogn, der kører på begrænset EP/OST-tilladelse, skal lukkes i en periode, f.eks. ved værkstedsbesøg eller chaufførskift, tages kontakt til udbyder, der lukker vognen på behørig vis.

Privatrejser for vogngupper

For vogne i vogngupper gælder det, at privatrejser *ikke* må anvendes i de tilfælde, hvor såvel start- som slutadressen er i byområdet. Privatrejser må anvendes, når vognen skal spærres for planetkørsel, fordi den er optaget af andre kørselsopgaver, og at denne kørselsopgave bringer vognen mere end 30 minutter væk fra vogngruppens byområde. Entreprenøren skal på forlangende kunne dokumentere, at privatrejsen er anvendt til spærring på grund af hyrevogns- eller anden kontraktlig kørsel.

Kørsel juleaften

Den 24. december og natten herefter, skal alle vogne og vogngupper stå til rådighed for udbyder, med mindre man er forpligtet af kontrakt til anden side i det pågældende tidsrum. Dokumentation for anden kørselsaftale skal kunne fremvises på forlangende. Kørslen vil blive honoreret med gældende timebetaling plus et tillæg på 50 %. Entreprenør har mulighed for at få indlagt en pause af maks. 2,5 timers varighed i tidsrummet kl. 17.00 – 21.00. Udbyder betaler ikke for pausen.

Udbyder forbeholder sig ret til helt eller delvist at afvikle kørslen den 24. december på anden vis. Entreprenøren vil senest 1. oktober få besked herom.

Opsummering af entreprenørs forpligtelser i forbindelse med driften

- Tilmeldte vogne og vogngupper skal altid stå til rådighed for udbyder.
- Det er entreprenøren/centralens ansvar at overvåge og regulere åbningstider og antallet af tilmeldte vogne. Entreprenøren/centralen skal altid meddele udbyder, hvis tilmeldte vogne ikke er disponible.
- Der kan spærres for kørsel gennem Planetsystemet, ved at lægge privatrejser ind jf. afsnit vedrørende privatrejser
- Vogne og vogngupper, der ikke er spærret for kørsel, skal *altid* udføre udsendte ture.
- I perioder hvor en vogn er tilmeldt, men ikke udfører kørsel for udbyder, skal vognen befinde sig i byområdet/på hjemstedet
- Der må ikke benyttes flere vogne til at udføre ét givet vognløb.
- Udbyder skal omgående kontaktes, hvis en tur ikke kan udføres.

Bilag 6 – Beskrivelse af kørselsordningerne

Den siddende patientbefordring

Den siddende patientbefordring omfatter kørsel af patienter og eventuel ledsager til og fra undersøgelse/behandling på sygehus med videre, i de tilfælde hvor transporten kan ske i almindelig vogn eller liftvogn. Kørslen er for patienter med bopæl i Region Syddanmark og Region Midtjylland og patienter fra andre regioner med midlertidigt ophold i regionerne, der er berettiget til befordring efter Sundhedsloven kapitel 53 og bekendtgørelse nr. 1266 af 15. december 2012.

Kørslerne kan både omfatte kørsler til sygehuse og psykiatriske institutioner i Region Syddanmark og Region Midtjylland, samt kørsler for patienter der skal til/fra specialiseret udredning eller behandling på offentlige sygehuse i andre regioner eller til sygehuse og institutioner, som regionen samarbejder med. Herunder har Region Syddanmark et samarbejde med sygehuse i Tyskland, hvortil der kan forekomme kørsler. Denne kørsel vil i så fald høre under de 2 % af den udbudte kørsel, som udbyder vil koordinere manuelt, hvilket betyder, at den enkelte vognmand ikke er forpligtet til at udføre kørsel i Tyskland.

Der køres som udgangspunkt mellem patientens bopæl og behandlingssted, men regionerne kan også visitere transport fra midlertidig opholdssted, eksempelvis midlertidig aflastningsplads på plejehjem. Udover patientkørsel fra bopæl til sygehus og retur, vil kørslen i mindre grad også omfatte:

- Kørsel af indlagte patienter mellem sygehuse
- Kørsel til hjemmebesøg, eventuelt med personaleledsagelse
- Kørsel til anden ambulat behandling under indlæggelse, eventuelt med personaleledsagelse
- Kørsel til sygehus fra praktiserende læge, speciallæge eller lægevagt
- Kørsel til/fra skadestue/skadeklinik
- Akut kørsel med siddende patienter (Akut Medicinsk Koordination, AMK)
- Akut kørsel med materiel i tilknytning til patienter

Herudover kan der for Region Syddanmark i begrænset omfang forekomme:

- Kørsel med materiale i tilknytning til patient
- Straks-kørsel med sundhedsfagligt personale mv.

Patientbefordring afvikles hele døgnet på alle årets dage.

Befordringer sker enten til/fra patientens adresse (gadedør ved gadeniveau) eller inde i boligen, hvis køreordren viser det og til/fra sygehuse. Chaufførerne skal, medmindre andet er oplyst, følge/hente patienterne til/fra centrale afleverings- og afhentningssteder på de enkelte sygehuse, f.eks. i forhallen.

Befordring kan også ske som en servicerejse, hvilket betyder, at chaufføren skal følge/hente patienten på afdelingen. Hvis der er tale om servicerejse, er dette markeret med ".SR" efter adressen, og der er på forhånd tillagt den relevante servicetid. Chaufføren skal hjælpe patienten i forbindelse med ind- og udstigning af køretøjet, og skal i visse tilfælde hjælpe patienten til og fra

hjemmet. Derudover skal chaufføren hjælpe patienten ved sygesituationer under kørslen samt tilse patienten undervejs og hjælpe denne ved behov.

Den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede (handicapkørselsordningen)

Handicapkørselsordningen anvendes af svært bevægelseshæmmede, der ikke har mulighed for at benytte den offentlige trafik, ved f.eks. familiebesøg, fritidsaktiviteter o.lign.

Kunden betaler selv en mindre del af kørslen via egenbetaling, mens kommunerne finansierer størstedelen.

Det er kundens bopælskommune, der visiterer kunden til ordningen. Kunden bestiller selv sine ture, og kunden har ret til minimum 104 ture årligt.

Kommunal visiteret kørsel

Hvis en kunde, i forbindelse med bl.a. lægebesøg, ikke har mulighed for at benytte offentlige transportmidler, kan kunden blive visiteret af sin bopælskommune til at benytte Flextrafik i forbindelse med lægekørsel.

Kunden bestiller selv kørslen, og får ved bestillingen oplyst, hvornår han/hun bliver hentet fra hjemadressen og, hvis der samtidig bestilles hjemkørsel, hvornår han/hun hentes hos f.eks. lægen efter endt konsultation. Borgeren følges som udgangspunkt fra gadedør til nærmeste indgang ved lægehuset, genoptræningscenteret mv. Ved afhentning skal chaufføren afhente i venteværelset. På nogle af de kommunalt visiterede kørsler er der egenbetaling.

Det er kommunen, der i samråd med Flextrafik, fastsætter det overordnede serviceniveau for den kommunale visiterede kørsel.

Åben kørsel (Flextur, teletaxi, telekørsel m v.)

Dette er et befordringstilbud som ikke kræver visitation. Ordningerne er en del af den almindelige kollektive trafik og benyttes ofte til at supplere den traditionelle kollektive trafik i områder, hvor almindelig rutedrift grundet lave passagertal ikke er økonomisk hensigtsmæssigt.

Bilag 7 – Tildeling af vogne fordelt på vogntyper

Delaftale bestående af parallelle rammeaftaler om variabel kørsel uden garanti for kørselsomfanget indgås med flere tilbudsgivere. Der tildeles kontrakt på op til 3300 vogne. Disse vogne er fordelt på vogntyper og fremgår af nedenstående.

Vogne i alt	Type 1	Type 2	Type 3	Type 4	Type 5	Type 6
3300	500	1250	300	200	850	200

Beskrivelse af de enkelte vogntyper fremgår af Bilag 4 – Krav til vogne og chauffører.

Bilag 8 – Angivelse af hjemsted/byområder for enkeltvogne og vogngrupper

Enkeltvogne

Hver vogn skal have et hjemsted. Entreprenøren fastlægger selv hjemstedet i tilbuddet, dog skal hjemstedet for taxier være i overensstemmelse med lov om taxikørsel. Hvis der er fejl i adresse, by eller postnummer vil udbyder foretage et kvalificeret skøn over korrekt hjemsted. Udbyder kan vælge at afvise tilbuddet.

Vogngrupper

Hjemstedet for en vogngruppe kaldes byområdet. Hjemstedet for taxaer skal være i overensstemmelse med lov om taxikørsel. For vogne, der er tilsluttet en vogngruppe, vil det være fysisk forskellige vogne, der udfører kørslen, både i løbet af dagen og fra dag til dag. Dette giver således større fleksibilitet, fordi det samme byområde kan betjenes af flere forskellige vogne i vogngruppen.

Hvis en vogn bydes ind i flere vogngrupper skal disse grupper have nøjagtigt samme byområde. Hvis der er fejl i byområde, vil udbyder foretage et kvalificeret skøn over korrekt hjemsted. Udbyder kan vælge at afvise tilbuddet.

Optegning af byområdet

I forbindelse med tildeling af kørsel og i forbindelse med afregningen for udført kørsel, skal tilbudsgiver som en del af tilbuddet optegne det byområde, som vogngruppen er hjemmehørende i. Til dette formål skal der udarbejdes et kort, hvor tilbudsgiver optegner det byområde, der indgår som en del af tilbuddet. Byområdet angives som et antal sammenhængende Planetzoner (mindst fire).

Kortet skal udarbejdes på følgende hjemmeside:

http://stratus.gis-hotel.dk/connect/?custkey=bektra&mapcfg=BeKTra_udbud_dk

Byområdet optegnes på følgende måde:

Byområdet er opdelt i en række zoner (Planetzoner). Zonegrænserne er markeret med røde streger på kortet. (Ved at fjerne fluebenet ved "Planetzoner" (i venstre side) kan man få vejnettet vist uden at blive distraheret af Planetzonerne). Det ønskede sted på Danmarkskortet findes ved at søge på en konkret adresse eller ved at zoome ind på stedets geografiske placering (her kan man enten trække et område op med forstørrelsesglasset eller anvende zoombjælken i venstre side).

Efter at have valgt linje- eller fladeværktøjet (i øverste venstre hjørne af kortet) angives byområdet ved at klikke med musen ved de yderveje, der skal indgå i området. Et antal enkeltklik afsluttes med et dobbeltklik, hvorefter en linje eller flade vil være markeret. Byområdet vil således bestå af de zonefelter, der i et eller andet omfang berøres af den angivne linje henholdsvis flade (**Bemærk:** alle zoner, der blot berøres af den angivne linje henholdsvis flade, kommer med i sin helhed). Der skal som minimum altid indgå mindst fire zonefelter i byområdet, men der er ikke nogen øvre

grænse for, hvor stort byområdet må være. Zonerne i det angivne byområde vil altid indbyrdes grænse op til hinanden.

Når byområdet er optegnet, angives en titel (**Bemærk:** titlen *skal* være den samme som navnet på vogngruppen på tilbudsblanketten). Klik herefter på knappen ”Gem kort som PDF”.

Sidst i den dannede PDF-fil vil man kunne se en fuldstændig liste med navnene på de Planetzoner, der er indeholdt i det angivne byområde. Udbyder opfordrer tilbudsgiver til at efterkontrollere, at kun de ønskede zoner er kommet med.

Bemærk at PDF-dokumentet indeholdende kortet **skal** have samme navn som angivet på tilbudsblanketten for vogngrupper, så der ikke kan opstå tvivl om, hvilket kort der hører til hvilken vogngruppe/bud. Opstår der hos udbyder tvivl om, hvilket kort og vogngrupper/bud der hører sammen, eller mangler kortet helt, fastsætter udbyder et byområde, indeholdende fire zoner, for vogngruppen/buddet med udgangspunkt i vognmandens/bestillingskontorets hjemadresse.

Det udarbejdede kort gemmes i PDF-format og uploades sammen med de øvrige relevante blanketter via udbudshjemmesiden.

Specielt for FynBus

Hvis entreprenøren ønsker at anvende en vogn, der i forvejen anvendes under en kontrakt om specialkørsel, skal hjemstedet i FV3 - FlexVariabel for den specifikke vogn angives som værende det samme hjemsted som ved specialkørslen.

Hvis tilbudsgiver ved en fejl har angivet forskellig typeopsætning og/eller andet hjemsted på FV3 – FlexVariabel end på vognen for specialkørsel, vil typeopsætning og hjemsted i tilbuddet på det aktuelle udbud for specialkørsel også være gældende for tilbuddet på FV3 – FlexVariabel.

Bilag 9 – Afregning

Betalingsmodellen

Betalingen til en entreprenør for en variabel kørsel beregnes i Planetsystemet på følgende måde:

$$B = O + (T_k \times P_k) + (T_s \times P_s)$$

Hvor:

- B = Betalingen
- O = Opstartsbeløb
- T_k = Køretiden i timer
- P_k = Timeprisen for køretid
- T_s = Vente-/servicetiden i timer
- P_s = Timeprisen for ventetid/servicetid

Opstartsbeløbet (O) bliver betalt ved opstart fra hjemstedet/byområdet eller i forlængelse af en privatrejse. Opstartsbeløbet dækker (hvis det er muligt) fem minutter af fremkørslen til første kunde, samt 10 minutter af returkørslen fra sidste kunde i et sammenhængende turforløb. Tilbudsgiver definerer opstartsbeløbet, som kan være 0 kr. og opefter. Hvis opstartsbeløbet angives til 0 kr., fratrækkes der ikke minutter for frem- og returkørsel. I stedet vil frem- og returkørsel betales efter angivne timepriser.

For vogngrupper dækker opstartsbeløbet fremkørsel til første kunde samt returkørsel fra sidste kunde indenfor byområdet. Ved kørsler ud/ind af byområdet dækker opstartsbeløbet (hvis det er muligt) fem minutter af fremkørslen til første kunde og 10 minutter af returkørslen fra sidste kunde – regnet fra nærmeste zone i byområdet.

Køretiden (T_k) beregnes af Planetsystemet i forbindelse med planlægning og afvikling af kørslen ud fra erfaringsmæssige køretider som udbyder indhenter fra vognmænd og chauffører, fra et samarbejde med Vejdirektoratet, fra de løbende GPS-positioner som Planetsystemet modtager fra vognene og fra andre kilder. De anvendte køretider vil løbende blive reguleret ud fra disse erfaringer. Der beregnes køretid fra og retur til hjemsted/byområde, dog fratrukket den køretid man får dækning for i opstartsbeløbet.

Vente-/servicetid (T_s) er den tid, der bruges af chaufføren i forbindelse med afhentning og aflevering af brugere, samt beordrede ophold uden for vognens hjemsted/byområde. Der er fastsat vente-/servicetider i forbindelse med afhentning og aflevering. Tiden kan være knyttet enten til en bruger eller et sted, og kan variere fra bruger til bruger og fra sted til sted. Tiden, der afregnes for, beregnes ligeledes af Planetsystemet i forbindelse med planlægning og afvikling af kørslen. For kørestole beregnes eksempelvis fem minutters servicetid ved af- og pålæsning, for rollator eller sammenklappelig kørestol beregnes der et minut ved af- og pålæsning.

Der beregnes vente-/servicetid for alle ophold udenfor hjemstedet/byområdet, med mindre det er ophold ønsket af entreprenøren, f.eks. pause til chaufføren. Der afregnes for den i Planetsystemet planlagte køretid og vente-/servicetid. Opstår der forsinkelser, som ikke er planlagt i Planetsystemet, skal dette meddeles udbyder. Se endvidere afsnit nedenfor om korrektioner.

Eksempel på betalingsberegning for enkeltvogne

I nedenstående tabel er angivet et eksempel på en tur (et vognløb) med opsamling og aflevering af flere kunder med enkeltvogn, hvor:

- der er bestilt en vogn, der skal bruge otte minutter til fremkørsel til første kunde.
- der er afsat i alt 30 minutters servicetid til af- og påstigning af alle kunderne.
- der er beregnet i alt 229 minutters køretid fra første kunde stiger på, til sidste kunde stiger af.
- der er beregnet 23 minutter på returkørsel til hjemsted.

Eksempel

Kørsel med et vognløb med opsamling og aflevering af flere kunder

Type	Tildelt tid	Tidsfradrag frem- og returkørsel	Afregnet køretid	Afregnet servicetid
Fremkørsel 1. kunde	8 min	- 5 min	3 min	
Servicetid for alle kunder	30 min			30 min
Køretid	229 min		229 min	
Returkørsel (eftersidste kunde)	23 min	- 10 min	13 min	
I alt til betaling			245 min	30 min
Tilbudspris			240 kr. / time	190 kr. / time
Betaling			980 kr.	95 kr.
Betaling for kørsel				1.075 kr.
Opstartsbetaling				30 kr.
Samlet betaling				1.105 kr.

Eksempel på betalingsberegning for vogngrupper

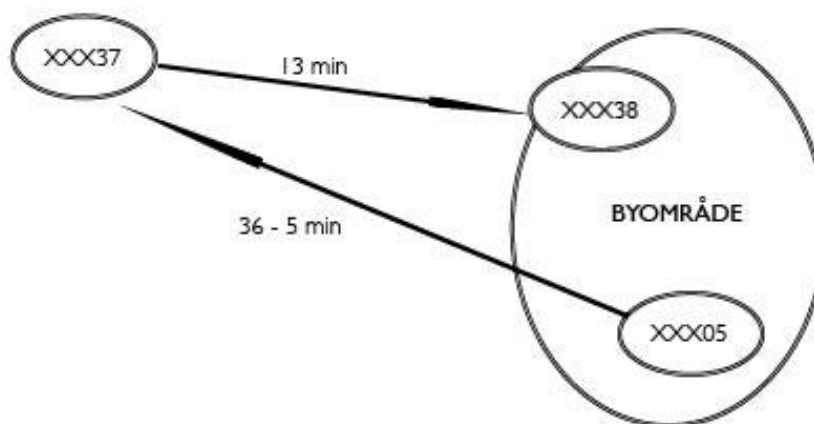
Nedenfor er angivet seks eksempler på ture (vognløb).

Eksempel

Kørsel ud af byområdet og retur til byområdet med opstartsgebyr

Rute (Kørsel/Tur)	Adresse	Zone	Servicetid	Kommentar	Køretid (Minutter)
Central	Gaden 32	XXX65		Ingen betydning for beregning af prisen	
Start	Bygaden 11	XXX05		Minutter fratrækkes jf. beskrivelse af opstartsbeløb for vogngrupper i bilag 9 om betalingsmodeller.	36 - 5
I. stop	Hovedvej 1	XXX37	3	Kunden medtages	
Slut	Kongevej 3	XXX38	3	Kunden afleveres	13

	Timepris / minutpris (kr.)	Udregning	Afregning (kr.)
Opstart/grundgebyr			20,00
Køretid	360 / 6,00	$6,00 * 44 (36 - 5 + 13)$	264,00
Servicetid	240 / 4,00	$4,00 * 6 (3 + 3)$	24,00
Total			308,00

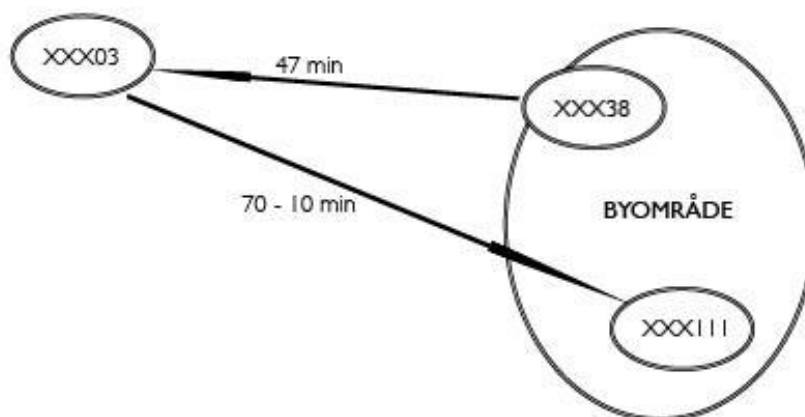


Eksempel

Kørsel ud af byområdet og retur til byområdet med opstartsgebyr

Rute (Kørsel/Tur)	Adresse	Zone	Servicetid	Kommentar	Køretid (Minutter)
Central	Byvejen 32	XXX65		Ingen betydning for beregning af prisen	
1. stop	Kongevej 3	XXX38	2	Kunden medtages	47
2. stop	Vestergade 10	XXX03	1	Kunden afleveres	
Slut	Gaden 46	XXX111	0	Minutter fratrækkes jf. beskrivelse af opstartsbeløb for vogngrupper i bilag 9 om betalingsmodeller.	70 - 10

	Timepris / minutpris (kr.)	Udregning	Afregning (kr.)
Opstart/grundgebyr			20,00
Køretid	360 / 6,00	6,00 * 107 (47 + 70 - 10)	642,00
Servicetid	240 / 4,00	4,00 * 3 (2 + 1)	12,00
Total			674,00

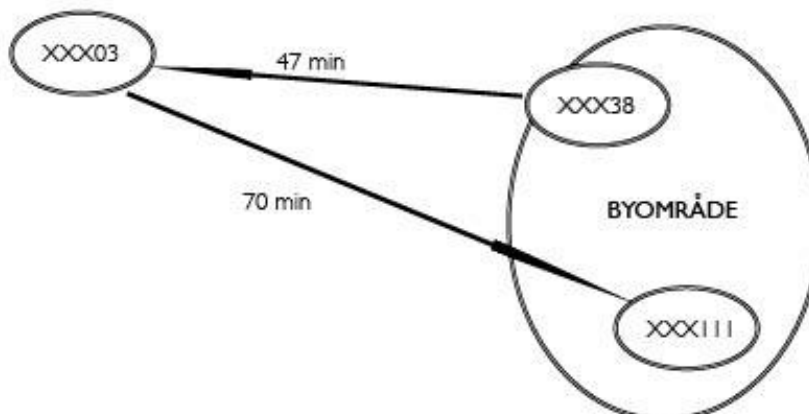


Eksempel

Kørsel ud af byområdet og retur til byområdet uden opstartsgebyr

Rute (Kørsel/Tur)	Adresse	Zone	Servicetid	Kommentar	Køretid (Minutter)
Central	Byvejen 32	XXX65		Ingen betydning for beregning af prisen	
1. stop	Kongevej 3	XXX38	2	Kunden medtages	47
2. stop	Vestergade 10	XXX03	1	Kunden afleveres	
Slut	Gaden 46	XXX111	0		70

	Timepris / minutpris (kr.)	Udregning	Afregning (kr.)
Køretid	360 / 6,00	$6,00 * 117 (47 + 70)$	702,00
Servicetid	240 / 4,00	$4,00 * 3 (2 + 1)$	12,00
Total			714,00

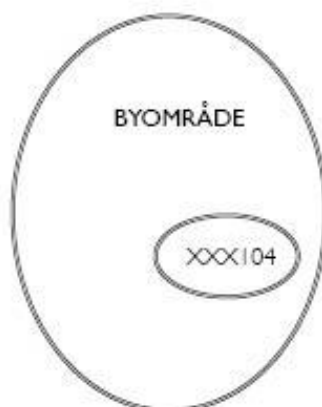


Eksempel

Kørsel inden for byområdet med opstartsgebyr

Rute (Kørsel/Tur)	Adresse	Zone	Servicetid	Kommentar	Køretid (Minutter)
Central	Hovedgaden 32	XXX65		Ingen betydning for beregning af prisen	
Start	Bygaden 6	XXX104	1	Kunden ville ikke med.	0
Slut	Bygaden 6	XXX104		Da begge adresser er inden for byområdet, er der ingen frem- eller returkørsel ifm opstartsgebyr	

	Timepris / minutpris (kr.)	Udregning	Afregning (kr.)
Opstart/grundgebyr			20,00
Køretid	360 / 6,00	6,00 * 0	0,00
Servicetid	240 / 4,00	4,00 * 1	4,00
Total			24,00

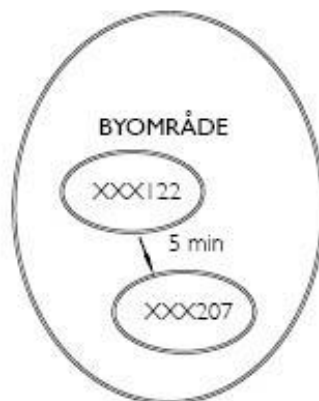


Eksempel

Kørsel inden for byområdet med opstartsgebyr

Rute (Kørsel/Tur)	Adresse	Zone	Servicetid	Kommentar	Køretid (Minutter)
Central	Hovedgaden 32	XXX65		Ingen betydning for beregning af prisen	
I. stop	Bygaden 22	XXX122	5	Kunden medtages	5
Slut	By Centret	XXX207	5	Kunden afleveres. Da begge adresser er inden for byområdet, er der ingen frem- eller returkørsel ifm opstartsgebyr.	

	Timepris / minutpris (kr.)	Udregning	Afregning (kr.)
Opstart/grundgebyr			20,00
Køretid	360 / 6,00	6,00 * 5	30,00
Servicetid	240 / 4,00	4,00 * 10 (5 + 5)	40,00
Total			90,00

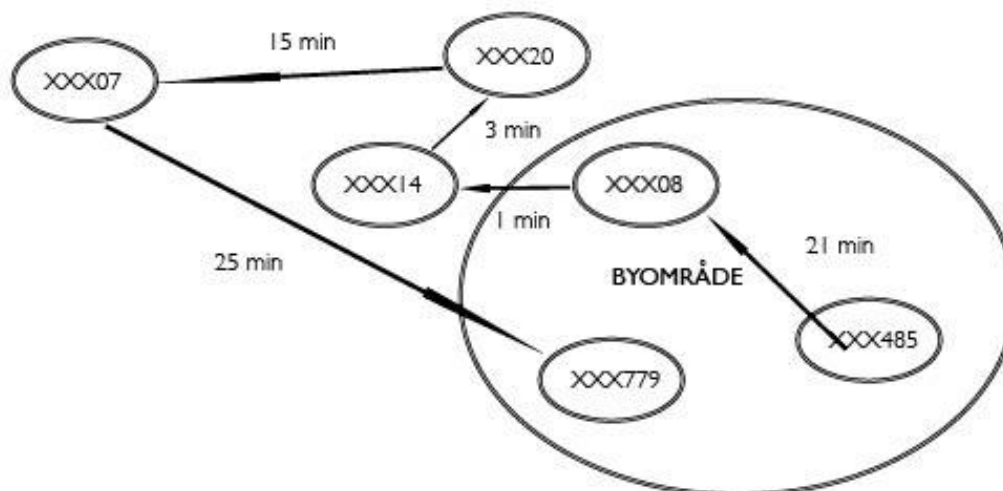


Eksempel

Kørsel ud af byområdet og retur til byområdet med opstartsgebyr

Rute (Kørsel/Tur)	Adresse	Zone	Servicetid	Kommentar	Køretid (Minutter)
Central	Hovedvejen 32	XXX65		Ingen betydning for beregning af prisen	
1. stop	Boulevarden 177	XXX485	9	Kunde 1 medtages	21
2. stop	Hovedgaden 10	XXX08	7	Kunde 2 medtages	
3. stop	Gaden 2	XXX14	9	Kunde 1 afleveres	1
4. stop	Tværvej 2	XXX20	3	Kunde 2 afleveres	3
5. stop	Bygaden 708	XXX07	0	Kunde 3 medtages	15
Slut	Overgade 177	XXX779	3	Kunde 3 afleveres. Da både start- og slutadresse ligger i byområdet, er der ingen frem- og returkørsel ifm opstartsgebyr.	25

	Timepris / minutpris (kr.)	Udregning	Afregning (kr.)
Opstart/grundgebyr			20,00
Køretid	360 / 6,00	6,00 * 65 (21 + 1 + 3 + 15 + 25)	390,00
Servicetid	240 / 4,00	4,00 * 31 (9+7+9+3+3)	124,00
Total			534,00



Betaling til entreprenøren

Betaling for den udførte kørsel beregnes automatisk af Planetsystemet. Betalingen beregnes løbende, når ture er udført, og alle oplysninger lagres månedsvis. Planetsystemet beregner entreprenørens betaling på baggrund af de planlagte køre-, vente- og servicetider.

Entreprenøren får sin betaling og en elektronisk opgørelse senest den 15. i efterfølgende måned. Hvis den 15. falder i en weekend eller på en helligdag, sker betalingen på førstkommande hverdag herefter.

Opgørelsen indeholder bl.a. oplysninger om:

- Dato og tidspunkt for kørslen
- Kundens navn
- Adresser der er kørt til og fra
- Betaling for kørslen samt eventuel egenbetaling fra kunden, som er modregnet
- Køre- og ventetidsminutter

Udbyder har valgt, at afregningen for al kørsel varetages af Midttrafik.

Korrektioner

Opstår der forsinkelser, som ikke bliver indhentet undervejs, vil entreprenøren ikke automatisk få betaling for det større tidsforbrug. Derfor er det nødvendigt med manuelle korrektioner til den pris, som entreprenøren i første omgang har fået ud for turen.

Der reguleres kun for forsinkelser, der skyldes forhold, som entreprenøren ikke kan påvirke. Det kan være forsinkelser hos kunden, særlige trafikforhold, vejrlig og lignende. Udbyder afregner kun, hvis forsinkelsen pr. vognløb er 10 minutter eller derover. Forsinkelsen kan således godt være sammensat af forsinkelser på flere ture, men det skal være i samme vognløb.

Entreprenøren er kun berettiget til betalingen, hvis vognløbet løber længere end først planlagt. Dette betyder, at hvis vognen indhenter den brugte ekstra tid, vil forsinkelsen ikke blive betalt.

Udbyder skelner mellem tre varianter af korrektioner:

1. Korrektioner på dagen opstået fra forsinkelser mv. der indberettes direkte fra vognen til trafikstyringen.
2. Korrektioner der konstateres umiddelbart efter afsluttet drift/vognløbets afslutning.
3. Korrektioner efter afregning er udsendt til entreprenøren.

For punkt 1 og 2 gælder det, at disse skal indberettes til trafikstyringen under eller umiddelbart efter, driften/vognløbet er afsluttet og senest indenfor tre dage. Disse indberetninger kan ske telefonisk.

For punkt 3 gælder at indberetningen skal ske skriftligt til Midttrafik og være denne i hænde senest fem dage efter, at afregningen er modtaget.

Alle indberetninger skal indeholde oplysninger om følgende:

- Vognløbsnummer og evt. vognummer
- Dato og tidspunkt for kørslen
- Navnet på den kunde, der er opstået forsinkelse hos

- Forsinkelsens omfang
- Årsagen til forsinkelsen

Korrektioner, der modtages efter ovennævnte tidsfrister eller ikke indeholder tilstrækkelig information, vil ikke blive honoreret.

Nøddrift

I tilfælde hvor vejrlig eller lignende medfører forsinkelser på ture i mere end 50 % af udbyders område, kan udbyder erklære dagens drift for nøddrift. Nøddriften indebærer, at der ikke vil blive foretaget nogen individuelle korrektioner på vognløb. Alle vognløb, der har udført kørsel for udbyder den dag, hvor der erklæres nøddrift, vil i stedet blive kompenseret med 20 % ekstra betaling. Nøddriften omfatter alle vognløb, der har udført kørsel for udbyder den pågældende dag, uanset forsinkelsens varighed. Der kan på dage med nøddrift ikke forventes anden betaling end normal betaling + 20 % uanset tidsforbruget på vognløbet. Beslutning om at erklære nøddrift træffes af udbyder.

DISPOSITION FOR TILBUD

Vejledning og information om brug af disposition for tilbud

Disposition for tilbud er et værktøj, der skal lette tilbudsgiver i udarbejdelse af det materiale, som skal afleveres i forbindelse med tilbudsgivningen. Disposition for tilbud opregner punkt for punkt, hvad tilbudsgiver skal tage højde for, både formelt og indholdsmæssigt, såfremt tilbuddet skal være konditionsmæssigt.

Det skal bemærkes, at udbyder kan vælge at se bort fra tilbud, som ikke opfylder de i udbudsmaterialet anførte dispositioner.

Endelig bemærkes, at de nævnte bilag skal afleveres i forbindelse med tilbudsgivning, men tilbudsgiver kan afgive oplysninger ud over indholdet i disse.

Afgivelse af tilbud på FV3 - FlexVariabel

Tilbudsgiver skal ved afgivelse af tilbud via udbudshjemmesiden https://www.ethics.dk/asp4/tender/fynbus_1202_20130923.nsf indsende følgende oplysninger:

- Signeret følgebrev indeholdende:
 - Tro- og loveerklæring om i hvilket omfang tilbudsgivere har ubetalt, forfalden gæld til det offentlige jf. Lovbekendtgørelse om begrænsning af skyldneres mulighed for at deltage i offentlige udbudsforretninger og om ændring af visse andre love nr. 336 af 13. maj 1997. Erklæringen er samtidig en samtykkeerklæring om at udbyder må indhente oplysninger hos Skat om ubetalt forfalden moms eller skattegæld.
 - Tro- og loveerklæring på at alle chauffører tilknyttet kørslen har en blank (negativ) børneattest.
- Udfyldt blanket Stamoplysninger om tilbudsgivers virksomhed.
- Udfyldt tilbudsblanket for hver vogn/vogngruppe der tilbydes.
- Udfyldt byområdekort (kun for tilbud på vogngupper), se Bilag 8 – Angivelse af hjemsted/byområder for enkeltvogne/vogngupper.

Byområdekortet **skal** indsendes, også selvom vogngruppen tidligere er budt ind med samme område.

Blanketterne, der skal anvendes, findes elektronisk på udbudshjemmesiden.

Byområdekort *skal* udarbejdes på følgende hjemmeside: http://stratus.gis-hotel.dk/connect/?custkey=bektra&mapcfg=BeKTra_udbud_dk

Tilbuddet afgives elektronisk ved at uploade blanketterne via udbudshjemmesiden. Andre tilbudsformer og forbehold accepteres ikke.

Tilbud skal være udbyder i hænde senest 6. november 2013 kl. 12.00

Tilbud, der modtages efter dette tidspunkt, vil blive afvist. Det er tilbudsgivers ansvar, at tilbud fremkommer rettidigt.

Tilbuddene vil blive behandlet fortroligt af udbyder.

Udfyldelse af tilbudsblanket

Tilbuddet skal udformes sådan, at alle oplysninger fremgår af tilbudsmaterialet. Tilbuddet skal afgives på dansk og i danske kroner ekskl. moms. Tilbudspriserne skal omfatte *samtlig*e omkostninger ved den pågældende kørsel.

Tilbudspriser skal afgives som:

- Timepris for køretid
- Timepris for vente-/servicetid
- Opstartsbeløb (hvis intet angives sættes opstartsbeløbet til 0 kr.)

Timepriserne angives opdelt på følgende tidsperioder:

- Mandag-fredag 06.00-18.00
- Mandag-fredag 18.00-06.00
- Weekend og helligdage (hele døgnet)

Angivelse af hjemsted for enkeltvogne/byområde for vogngrupper

Se Bilag 8 – Angivelse af hjemsted/byområder for enkeltvogne/vogngrupper.

Tilbud med vogn som har aftale om FlexGaranti.

Der kan afgives tilbud med en vogn som allerede har aftale om FlexGaranti. En tilbudsgiver kan tildeles kontrakt med samme vogn både på FlexGaranti, og på FlexVariabel.

Hjemstedet skal være det samme som garantivognens. Hvis tilbudsgiver ved en fejl har angivet forskellig typeopsætning og/eller andet hjemsted end garantivognens, vil typeopsætning og hjemsted i tilbuddet på FlexGaranti også være gældende for tilbuddet på FlexVariabel.