

UDBUDSMATERIALE

Offentligt udbud

Udbud af FV2 – FlexVariabel i Region Midtjylland og Region Syddanmark

Indholdsfortegnelse

| | |
|--|-----------|
| UDBUDSBETINGELSER | 5 |
| UDBYDER..... | 5 |
| FynBus..... | 5 |
| Middtrafik..... | 5 |
| Sydtrafik | 5 |
| VÆSENTLIGE ÆNDRINGER I FORHOLD TIL TIDLIGERE UDBUD | 5 |
| Adskilte udbud af kørsel med variable vogne og garantivogne..... | 5 |
| Særlige krav | 5 |
| Varsling om ny kørsel i kommunerne..... | 5 |
| OFFENTLIGGØRELSE AF UDBUDSMATERIALET | 6 |
| JOURNALNUMMER | 6 |
| CPV- KODE | 6 |
| UDBUDSMATERIALE | 6 |
| KOMMUNIKATION..... | 7 |
| SPØRGSMÅL | 7 |
| TIDSPLAN | 8 |
| AFGIVELSE AF TILBUD..... | 8 |
| Åbning af tilbud..... | 9 |
| Oplysninger om tilbud..... | 9 |
| Vedståelsesfrist..... | 9 |
| ALTERNATIVE TILBUD | 9 |
| TILBUDSGIVERS OMKOSTNINGER..... | 9 |
| DEN UDBUDTE KØRSEL..... | 9 |
| Vogntyper..... | 10 |
| Aftaleperioden..... | 10 |
| Optioner | 10 |
| AFTALEGRUNDLAG..... | 10 |
| UDVÆLGELSESKRITERIER | 11 |
| TILDELINGSKRITERIUM | 12 |
| Budlighed..... | 13 |
| MANGLER I TILBUD, FORBEHOLD M.V..... | 13 |
| OPLYSNINGER OM AFTALEINDGÅELSE..... | 14 |
| EJENDOMSRET TIL UDBUDSMATERIALET..... | 14 |
| VARSLING | 14 |
| RAMMEAFTALE | 16 |
| § 1 Omfang..... | 17 |
| § 2 Ikrafttræden og udløb..... | 17 |
| § 3 Opsigelse | 17 |
| § 4 Option på forlængelse..... | 17 |
| § 5 Option på yderligere kørsel..... | 17 |
| § 6 Aftalegrundlag..... | 18 |
| § 7 Indgåelse af rammeaftalen | 18 |
| § 8 Samarbejde mellem entreprenør og udbyder | 19 |
| § 9 Kommunikation..... | 19 |
| § 10 Underentreprenører..... | 19 |
| § 11 Forsikring..... | 19 |
| § 12 Entreprenørs ansvar | 19 |
| § 13 Entreprenørs virksomhed | 20 |
| § 14 Løn- og ansættelsesvilkår | 21 |
| § 15 Krav til personale | 21 |
| § 16 Børneattest | 23 |
| § 17 Loyaltitet..... | 23 |
| § 18 Afvikling af kørslen | 23 |
| § 19 Krav til vognene | 24 |

| | |
|--|-----------|
| § 20 Kørselsens udførelse | 25 |
| § 21 Miljøkrav, herunder arbejdsmiljø | 27 |
| § 22 Betaling og afregning | 27 |
| § 23 Afvigelser og korrektion i betalingen | 28 |
| § 24 Prisregulering | 29 |
| § 25 Bod | 30 |
| § 26 Overdragelse af rammeaftalen | 30 |
| § 27 Misligholdelse | 31 |
| § 28 Voldgift | 32 |
| § 29 Diskretion | 32 |
| § 30 Underskrift | 33 |
| BILAG 1 – FAKTAARK | 34 |
| BILAG 2 – OVERSIGT OVER FV2 - FLEXVARIABEL | 36 |
| BILAG 3 – DEN UDBUDTE KØRSEL | 38 |
| DEN UDBUDTE KØRSEL | 38 |
| Koordinering af kørslen | 39 |
| Kørsel udenfor Region Midtjylland og Region Syddanmark | 39 |
| Kørsel juleaften/-nat | 39 |
| Pauser | 39 |
| UDDANNELSE AF CHAUFFØRER | 40 |
| Førstehjælp | 40 |
| Befordring af bevægelseshæmmede/ | 40 |
| SÆRLIGE UDDANNELSESKRAV FOR FYNBUS OG SYDTRAFIK | 40 |
| Introduktion til offentlig servicetrafik | 40 |
| SÆRLIGE UDDANNELSESKRAV FOR MIDTTRAFIK | 41 |
| "Flyhigh"-kursus for chauffører af variable vogne | 41 |
| BILAG 4 – VOGNTYPER OG KRAV TIL VOGNENE | 42 |
| VOGNTYPER | 42 |
| Type 1 – Sedan | 42 |
| Type 2 – Stationcar | 42 |
| Type 3 – Stor vogn | 42 |
| Type 4 – Liftvogn | 42 |
| Type 5 – Høj liftvogn | 43 |
| Type 6 – Høj liftvogn med trappemaskine | 43 |
| GENERELLE KRAV TIL ALLE VOGNTYPER | 44 |
| SKILTNING | 44 |
| SIKKERHEDSSELER/FASTSPÆNDING | 44 |
| Fastspænding af kørestol (vogntype 4, 5 og 6): | 44 |
| TELEFONUDSTYR | 45 |
| UDSTYR TIL KOMMUNIKATION OG NAVIGATION | 45 |
| Særligt for taxacentraler | 46 |
| ØVRIGE KRAV | 46 |
| BILAG 5 – KØRSEL I PLANET | 47 |
| UDSENDELSE AF KØREORDRE TIL VOGNENE | 47 |
| GPS POSITIONERING | 48 |
| VOGNGRUPPER/ENKELTVOGNE | 48 |
| KØRSELSFORDELING | 48 |
| Eksempler på kørselsfordeling | 50 |
| PRIVATREJSER | 50 |
| Privatrejser for enkeltvogne | 51 |
| Privatrejser for vogngrupper | 51 |
| DEN DAGLIGE DRIFT | 51 |
| Driftsovervågning | 52 |

| | |
|---|-----------|
| BILAG 6 – BESKRIVELSE AF KØRSELSORDNINGERNE | 53 |
| DEN SIDDENDE PATIENTBEFORDRING..... | 53 |
| <i>Kun for Region Midtjylland:</i> | 53 |
| <i>Herudover kan der for Region Syddanmark i begrænset omfang forekomme:</i> | 53 |
| DEN INDIVIDUELLE HANDICAPKØRSEL FOR SVÆRT BEVÆGELSESHÆMMEDE (HANDICAPKØRSELSORDNINGEN) | 54 |
| KOMMUNAL VISITERET KØRSEL..... | 54 |
| ÅBEN KØRSEL (FLEXTUR, TELETAXI, TELEKØRSEL M V.)..... | 54 |
| BILAG 7 – TILDELING AF VOGNE FORDELT PÅ VOGNTYPER..... | 55 |
| BILAG 8 – ANGIVELSE AF HJEMSTED/BYOMRÅDER FOR ENKELTVOGNE/ VOGNGRUPPER | 56 |
| ENKELTVOGNE..... | 56 |
| VOGNGRUPPER..... | 56 |
| BILAG 9 – AFREGNING..... | 58 |
| <i>Betalingsmodellen</i> | 58 |
| <i>Eksempel på betalingsberegning for enkeltvogne</i> | 59 |
| <i>Eksempel på betalingsberegning for vogngrupper</i> | 60 |
| <i>Planlægningsparametre</i> | 66 |
| <i>Betaling til entreprenøren</i> | 66 |
| <i>Korrektioner</i> | 66 |
| <i>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</i> | 66 |
| <i>Nøddrift</i> | 67 |
| DISPOSITION FOR TILBUD..... | 68 |
| VEJLEDNING OG INFORMATION OM BRUG AF DISPOSITION FOR TILBUD..... | 68 |
| AFGIVELSE AF PRISTILBUD PÅ FV2 - FLEXVARIABEL..... | 68 |
| UDFYLDELSE AF TILBUDSBLANKET..... | 69 |
| <i>Angivelse af hjemsted for enkeltvogne/byområde for vogngrupper</i> | 69 |
| <i>Tilbud på både FV2 – FlexVariabel og FG2 – FlexGaranti</i> | 70 |

UDBUDSBETINGELSER

Udbyder

Udbud af FV2 – 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/wm141200>

Midttrafik

<http://www.midttrafik.dk/stabsmenu/om+midttrafik>

Sydtrafik

<http://www.sydtrafik.dk/Default.aspx?ID=80>

Væsentlige ændringer i forhold til tidligere udbud

Relevant information om tilbudsfasen findes i afsnittet Udbudsbetingelser.

Relevant information om vilkår gældende i aftalens løbetid findes i afsnittet Rammeaftale og bilag.

Relevant information vedrørende afgivelse af tilbud findes i afsnittet Disposition for tilbud.

Bilag 1 – Faktaark indeholder en skematisk oversigt over vigtige oplysninger.

Adskilte udbud af kørsel med variable vogne og garantivogne

Tilbudsgivere skal være opmærksomme på, at dette udbud kun vedrører variable vogne. Ønsker tilbudsgiver også at byde på garantivogne henvises til udbud af FG2 – FlexGaranti.

Særlige krav

Der er særlige krav på følgende områder:

- Uddannelse, se Bilag 3 – Den udbudte kørsel.
- Uniformskrav, se rammeaftalen § 15 stk. 3.
- Varsling af ny pausefunktion, se under Varsling.

Varsling om ny kørsel i kommunerne

I FynBus' område kan der i løbet af aftaleperioden blive tilføjet nye kørselstyper i følgende kommune: Langeland

I Midttrafiks område kan der i løbet af aftaleperioden blive tilføjet nye kørselstyper i følgende kommuner: Favrskov, Hedensted, Horsens, Randers, Ringkøbing-Skjern, Skanderborg og Syddjurs.

I Sydtrafiks område kan der i løbet af aftaleperioden blive tilføjet nye kørselstyper i følgende kommune: Esbjerg

Offentliggørelse af udbudsmaterialet

Dette udbudsmateriale offentliggøres på udbudshjemmesiden, https://www.ethics.dk/asp4/tender/fynbus_1201_20121114.nsf efter forudgående offentliggørelse i Supplement til Den Europæiske Unions Tidende som et **offentligt udbud** jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2004/18/EF af 31. marts 2004 – udbudsdirektivet, om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbskontrakter, offentlige tjenesteydelseskontrakter og offentlige bygge- og anlægskontrakter. Udbudsmaterialet kan tilgås via udbyders hjemmesider <http://www.fynbus.dk/wm141229>, <http://www.midttrafik.dk/stabsmenu/udbud>, <http://www.sydtrafik.dk/Default.aspx?ID=559>, og udbudshjemmesiden.

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.

Journalnummer

Udbyders journalnummer: 201208-7185

CPV- kode

Nærværende udbud er offentliggjort under følgende CPV- koder:

60112000
60120000
60130000

Udbudsmateriale

Udbudsmaterialet består af:

- Udbudsbetingelser

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

- Rammeaftale og bilag

Rammeaftalen og bilag 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.

- 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.

Kommunikation

Al kommunikation mellem tilbudsgiver og udbyder om dette udbud skal foregå på dansk via udbudshjemmesiden.

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_1201_20121114.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 2. januar 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. 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 2. januar 2013 vil, sammen med svarene på disse, løbende og senest 7. januar 2013 blive offentliggjort i anonymiseret form på udbudshjemmesiden under menupunktet "Spørgsmål og svar".

Spørgsmål, der fremsendes senere end den 2. januar 2013, kan påregnes besvaret senest seks dage før tilbudsfristens udløb, det vil sige den 7. januar 2013. Dette forudsætter dog, at det er muligt for udbyder at besvare disse spørgsmål senest seks dage før tilbudsfristens udløb. Herefter kan der ikke komme nye oplysninger til udbuddet.

Spørgsmål og svar offentliggjort senest den 7. januar 2013 indgår herefter som en del af udbudsmaterialet.

Tidsplan

| | |
|--|---------------------------|
| Fremsendelse af udbudsbekendtgørelse til EU-Tidende og offentliggørelse af udbudsbekendtgørelsen på udbudshjemmesiden: | 23. november 2012 |
| Frist for spørgsmål til udbudsmaterialet: | 2. januar 2013 |
| Der kan komme nye oplysninger til udbuddet på udbudshjemmesiden frem til: | 7. januar 2013 |
| Frist for afgivelse af tilbud: | 14. januar 2013 kl. 12.00 |
| Offentliggørelse: | Uge 4 2013 |
| Forventet tidspunkt for indgåelse af rammeaftale: | Primo februar 2013 |
| Dato for aftalestart: | 1. marts 2013 |
| Vedståelsesfrist: | 1. maj 2013 |

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, 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.

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 uploadet senest 14. januar 2013 kl. 12.00

Fra primo december 2012 er det muligt at få hjælp til udbudshjemmesidens funktionalitet hos de enkelte trafikselskaber, hvor tilbudsgiver selv skal medbringe hardware/it-udstyr. Der skal bestilles tid til dette hos det enkelte trafikselskab. Afgivelse af det elektroniske bud er tilbudsgiverens ansvar og medarbejdere fra trafikselskaberne må ikke være til stede under udfyldelse af blanketter.

Åbning af tilbud

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

Oplysninger om tilbud

Efter udløbet af tilbudsfristen vil udbyder på <http://www.fynbus.dk/wm141229>, <http://www.midttrafik.dk/stabsmenu/udbud> og <http://www.sydtrafik.dk/Default.aspx?ID=559> offentliggøre en oversigt over, hvem der har indgivet tilbud.

Oversigten vil indeholde følgende oplysninger:

- Tilbudsgiver
- Placering af vogn
- Vogngruppe/enkeltvogn
- Opstartsbeløb
- Pris på køretid
- Pris på ventetid/servicetid
- Vogntype
- Antal vogne af hvilken vogntype (ved vogngrupper)

Dette svarer til oplysningerne på tilbudsblanketterne. Samme oplysninger 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 2013. Optioner skal vedstås i hele kontraktperioden.

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 tilbudsgivere, men udbyder er ikke forpligtet til at købe et bestemt antal kørsler eller overhovedet at købe nogen kørsler.

Der tildeles rammeaftale på op til 3000 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, og en oversigt over den udbudte kørsel fremgår af Bilag 2 – Oversigt over FV2 – FlexVariabel.

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

Vogntyper

Vognene er opdelt i følgende vogntyper:

Vogntype 1: Sedan

Vogntype 2: Stationcar

Vogntype 3: Stor vogn

Vogntype 4: Liftvogn

Vogntype 5: Høj liftvogn

Vogntype 6: Høj liftvogn med trappemaskine

Ovenstående betegnelser for de enkelte vogntyper er vejledende.

Beskrivelse af de enkelte vogntyper kan ses under Bilag 4 – vogntyper og krav til vognene.

Aftaleperioden

Aftaleperioden er 1. marts 2013 til 28. februar 2014.

Optioner

Der er option på forlængelse af rammeaftalen på 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 FV2 - FlexVariabel.

Aftalegrundlag

Aftalegrundlaget imellem vinderne af nærværende udbud og udbyder er følgende:

1. Rammeaftalen
2. Det øvrige udbudsmateriale og bilag, herunder spørgsmål og svar offentliggjort på udbudshjemmesiden, https://www.ethics.dk/asp4/tender/fynbus_1201_20121114.nsf i

forbindelse med spørgerunden, samt eventuelle yderligere oplysninger, der er offentliggjort i løbet af udbudsforretningen.

3. De vindende tilbudsgivers tilbud med bilag.

De 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 underskrevet af entreprenør og udbyder, udgør tilsvarende en del af det samlede aftalegrundlag.

Rammeaftale om kørsel indgås med det trafikselskab i hvis område vognen har hjemsted.

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.

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.
- Tilbudsgiver skal have en EP/OST-tilladelse eller en taxabevilling, der er gældende i hele kontaktperioden.

Der skal derfor enten foreligge de nødvendige tilladelser til erhvervmæssig personbefordring efter Buslovens § 1 eller alternativt hertil et forhåndstilsagn fra Trafikstyrelsen, om at der kan opnås de nødvendige tilladelser.

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 Taxilovens § 1.

Bevillinger/tilladelser samt registreringsattester skal ikke indsendes i forbindelse med afgivelse af tilbud. Udbyder skal dog gøre opmærksom på, at tilbudsgiver, på forlangende, skal indsende disse oplysninger til udbyder. Udbyder kan, såfremt tilbudsgiver ikke fremsender den ønskede dokumentation på udbyders forlangende, beslutte ikke at åbne tilbudsgivers biler ved aftalestart.

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 svingagtigt 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.

Tildelingskriterium

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.

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 rammeaftale 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 ¼ af det enkelte opstartsbeløb angivet i henholdsvis hverdage, hverdagsaften/nat og weekender/helligdage.

Følgende beregningsformel anvendes:

$$P = (0,7 \times ((TKhvd + TVhvd)/ 2) + (Ohvd \times 0,25)) + (0,2 \times ((TKhva + TVhva)/ 2) + (Ohva \times 0,25)) + (0,1 \times ((TK\emptyset + TV\emptyset)/ 2) + (O\emptyset \times 0,25))$$

Definitioner:

| |
|--|
| P = Pris |
| TKhvd = Tilbudte timepris for køretid, mandag-fredag (06:00-18:00) |
| TVhvd = Tilbudte timepris for vente-/servicetid, mandag-fredag (06:00-18:00) |
| Ohvd = Tilbudte opstartsbeløb, mandag-fredag (06:00-18:00) |
| TKhva = Tilbudte timepris for køretid, mandag-fredag (18:00-06:00) |
| TVhva = Tilbudte timepris for vente-/servicetid, mandag-fredag (18:00-06:00) |
| Ohva = Tilbudte opstartsbeløb, mandag-fredag (18:00-06:00) |
| TK \emptyset = Tilbudte timepris for køretid, weekender/helligdage |
| TV \emptyset = Tilbudte timepris for vente-/servicetid, weekender/helligdage |
| O \emptyset = 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.

Mangler i tilbud, Forbehold m.v.

Ufuldstændige tilbud kan medføre, at tilbuddet ikke anses for konditionsmæssigt, idet udbyder ikke efterfølgende – udover det som § 12 i Implementeringsbekendtgørelsen til Udbudsdirektivet giver mulighed for – 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 sådanne forbehold.

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 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.

Oplysninger om aftaleindgåelse

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

Ejendomsret til udbudsmaterialet

Udbyder har vedblivende enhver rettighed, herunder ophavsret og ejendomsret til udbudsmaterialet og oplysninger, der i øvrigt afgives i forbindelse med udbudsforretningen.

Varsling

Ved indkøb af vogntype 4, 5 og 6 vil udbyder opfordre til, at liften har en samlet kapacitet på mindst 500 kg, for alle tre vogntyper. Fra 1. marts 2014 vil dette være et krav for vogntype 4, 5 og 6.

Fra 1. marts 2014 vil det være et krav, at minimumshøjden fra gulv til loft i vogntype 4 skal være 180 cm.

Fra 1. marts 2015 udgår vogntyperne 1, 3 og 4.

Fra 1. marts 2015 vil det være et krav, at trappemaskiner i vogntype 6 har en vægtpå kapacitet på minimum 160 kg.

For FynBus og Sydtrafik er det derudover et krav, at alle chauffører, vognmænd og centralpersonale, som kører eller håndterer kørsel for udbyder, inden kontraktstart 2015 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 bevægelseshæmmede", jf. Bilag 3 – Den udbudte kørsel.

Midttrafik indfører en ny pausefunktion i planetsystemet. Funktionen er under udvikling og vil blive indført i kontraktperioden, så snart den leveres.

Den nye pausefunktion sikrer, at der automatisk lægges en pause ind på 30 minutter på vognløb, for hver 5 timers aktivitet. Funktion dækker kun enkeltvogne. Vogne i vogngruppe skal, når

pausefunktion indføres for enkeltvogne, kontakte Midttrafik for manuelt at få lagt en pause ind efter samme princip som ovenfor.

Midttrafik kan, hvis den nye pausefunktion ikke leveres planmæssigt, med en måneds varsel indføre en tvungen pause på 30 minutter på samtlige vogne med hjemzone i Midttrafiks område, for hver 5 timers aktivitet.

Entreprenøren dækker udgifterne for pausen.

RAMMEAFTALE

Rammeaftale om FV2 – 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 Midttrafik og Sydtrafiks område, Teletaxikørsel i Midttrafik 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.

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

§ 2 Ikrafttræden og udløb

Rammeaftalen løber fra den 1. marts 2013 til 28. februar 2014, hvor den udløber uden varsel.

§ 3 Opsigelse

Aftalen er uopsigelig fra entreprenørs og udbyders side. Jf. dog §§ 7, stk. 3 og 4, 14, stk. 3, og § 27

§ 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 28. februar 2015.

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 FV2 - FlexVariabel.

Stk. 2

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

§ 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_1201_20121114.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.

§ 7 Indgåelse af rammeaftalen

Stk. 1

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

Stk. 2

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 aktieselskabsloven.

Stk. 3

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 vognmænd, 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 opsiges rammeaftalen med tre måneders varsel.

Stk. 4

Hvis der i aktie- eller anpartsselskaber sker ændringer i ejerforholdet til bestemmende andele i kapitalen, er udbyder berettiget til at opsig 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 materiale 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 kontrakten 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 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 redegørelse skal fremsendes til udbyder senest fem 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 vil 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 er forpligtet til at yde de medarbejdere, der er beskæftiget med entreprisen, løn (herunder særlige ydelser), arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art indenfor vedkommende fag eller industri, på den egn, hvor arbejdet udføres i henhold til gældende overenskomster, jf. ILO-konventionen nr. 94 om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter, Busloven § 18 og Taxilovens § 5.

Stk. 2

Entreprenør skal til enhver tid kunne dokumentere, at medarbejdernes løn og ansættelsesvilkår lever op til denne forpligtigelse. Relevant dokumentation kan være f.eks. lønsedler, lønregnskab, ansættelseskontrakter eller ansættelsesbeviser.

Entreprenør skal, efter skriftligt påkrav, fremsende relevant dokumentation for sine medarbejdere.

Stk. 3

Manglende efterlevelse af påkrav efter stk. 2 kan medføre, at rammeaftalen opsiges eller ophæves, 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 kan til enhver tid stille krav om, at entreprenør skal have et uniformsregulativ, der skal godkendes af udbyder. Udbyder kan kræve at uniformsregulativet skal være godkendt før kontraktstart. Entreprenør har pligt til at sikre sig, at chaufføren til enhver tid er iført beklædning, der lever op til uniformsregulativet.

Vejledende krav til uniformsregulativ:

Den enkelte beklædningsdel skal være ensfarvet. Bukser (eller for kvindelige førere, eventuelt nederdel) må maksimum have to side- og to baglommer. Korte bukser skal nå til knæ, dog må knæ være friholdt. Fodtøj skal være i mørke farver. Træningsbukser og træningssko, sandaler o.l. må ikke anvendes. Anvender chaufføren kasket eller anden hovedbeklædning, skal denne være ensfarvet, mørk 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

Der må ikke ryges i de anvendte vogne. Forbuddet gælder også elektroniske cigaretter.

Stk. 7

Chauffører må ikke have indtaget alkohol 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

Chaufføren skal ved afhentning og aflevering af passagererne hjælpe disse ind og ud af vognen sammen med vedkommendes ejendele.

Stk. 11

Entreprenør er ansvarlig for, at chaufførerne til enhver tid har gennemgået et godkendt førstehjælpskursus inden for de senest 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.

Stk. 12

Chaufførerne skal derudover yde korrekt service over for passagererne. Specielt for kørestolsbrugere skal chaufføren sørge for, at både kørestol og passager er forsvarligt fastspændt i henhold til gældende regler.

Stk. 13

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 fratræden.

§ 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 såvel nuværende ansatte som fremtidige ansættelser, skal indhentes af entreprenøren inden aftalestart.

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 Afvikling af kørslen

Stk. 1

Udbyder planlægger via Planetsystemet kørslen, så den udføres bedst og billigst af de vogne, der er tilkøbt systemet.

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.

Hvis en entreprenør ikke er i stand til at gennemføre en udmeldt kørsel, skal det straks meddeles udbyder.

Stk. 2

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

Flydende pauser lægges ind af udbyder via Planet 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 kan 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 f.eks. anvendes i forbindelse med værkstedsbesøg eller som spisepause på vognens hjemsted.

Det er entreprenørens ansvar at sørge for, at chaufførerne får pauser.

Stk. 3

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. Dette gøres enten via vognmandsportalen eller via kontakt til udbyder inden kl. 15.00 på forudgående hverdage.

Udbyder skal omgående kontaktes, hvis en tur ikke kan udføres, uanset hvilken varslings- og pågældende vogn har.

Dersom et vognløb ønskes lukket ned umiddelbart efter sidste kundeafsætning på turen, det vil sige inden returkørslen til hjemstedet, indlægger udbyder en privatrejse til hjemstedet, således at der ikke afregnes for returkørslen.

Stk. 4

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

Stk. 5

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

§ 19 Krav til vognene

Stk. 1

Kravene til vognene fremgår af Bilag 4 – Vogntyper og krav til vognene.

Stk. 2

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

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 der 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.

Stk. 3

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

Stk. 4

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

Stk. 5

I samtlige vogne samt reservemateriel skal der forefindes telefoniudstyr. Udbyder skal kunne ringe direkte til vognen. Udstyret skal fungere således, at det til enhver tid kan betjenes under kørsel efter gældende lovgivning. Chaufføren skal kunne ringe til udbyder og kunderne. Det af entreprenøren ved tilbudsgivning oplyste telefonnummer på hver enkelt vogn er gældende i hele kontraktperioden. Det er op til vognmanden, hvordan han vil håndtere driften, så der leves op til kravene.

Stk. 6

Alle vogne skal være udstyret med GPS med opgraderet kortmateriale, se Bilag 5 – Kørsel i Planet for yderligere detaljer.

Omkostninger til montering, drift og vedligeholdelse af GPS-udstyr betales af entreprenør.

§ 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

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. 3

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. 4

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

Stk. 5

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. 6

Udbyder skal altid kontaktes, hvis en kunde ikke er at finde på det aftalte sted. 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. 7

Såfremt en vogn bliver indblandet i et færdselsuheld, der medfører personskade eller skade på materiellet i et sådant omfang, at kørslen ikke umiddelbart kan fortsætte, er chaufføren/entreprenør forpligtet til, senest en time efter uheldet, at underrette udbyder. I tilfælde, hvor færdselsuheldet medfører personskade, skal der optages politirapport. Endvidere skal udbyder underrettes skriftligt om enhver form for driftsuheld inden 24 timer efter uheldstidspunktet af hensyn til besvarelse af forespørgsler herom fra pressen eller andre.

Stk. 8

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. 9

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

Stk. 10

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. 11

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. 12

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. 13

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.

§ 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

Entreprenøren har ansvaret for, at de til enhver tid gældende regler i Arbejdsmiljøloven herunder arbejdstid, afvikling af pauser for chauffører og andre arbejdsvilkår overholdes.

På forlangende skal entreprenør kunne dokumentere, at arbejdsmiljølovens bestemmelser overholdes.

Opmærksomheden henledes på, at den udbudte kørsel skal udføres på både offentlig 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. 3

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. Dette kan gøres via mail eller telefon. 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 operatøren.

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 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 november 2012, omkostningsindeks 109,6.

Stk. 2

Såfremt rammeaftalen forlænges med mere end seks måneder jf. §§ 4 og 5, vil betalingen i henhold til denne rammeaftale blive reguleret efter Trafikselskaberne omkostningsindeks. Første regulering vil i så fald ske pr. 1. marts 2014 (eller sidste hverdag inden 1. marts 2014), og der reguleres med forskellen til omkostningsindeks pr. 1. februar 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 operatørbetalingen med 1.000 kr. pr. konstaterede tilfælde:

- a) at chaufføren ikke er uniformeret
- b) at chaufføren ikke bærer id kort
- c) at der anvendes en vogn, der ikke opfylder de oplyste krav jf. Bilag 4 – Vogntyper og krav til vognene
- d) at vognen ikke er forsynet med det i udbuddet foreskrevne tekniske udstyr
- e) at vognen – hvor det er tilbudt – ikke er udstyret med en barnestol, som kan bruges til børn ml. 9-36 kg.
- f) manglende indsendelse af udtalelser i forbindelse med kundehenvendelser inden tre dage
- g) manglende indsendelse af uheldsrapporter inden 24 timer
- h) manglende sikring af at samtlige chauffører er uddannet i at anvende det foreskrevne kommunikationsudstyr
- i) manglende indberetning til udbyder, at man kører med reservevogn på dispensation, inden den kommer på gaden
- j) hvis vognen - grundet vognmandens udstyr - ikke kan følges på WinFleet / ikke kan sende GPS positioner
- k) Chaufførens optræden giver anledning til berettiget kritik og klager over denne
- l) manglende afmelding af vogn, der er optaget af anden kørsel
- m) uacceptabel anvendelse af privat rejser
- n) udbyder kan ikke få kontakt til chauffør / entreprenør

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

- o. trappemaskine og/eller transportstol ikke forefindes i vognen, når dette er aftalt.
- p. trappemaskinen ikke bliver anvendt ved transport af kørestole over mere end ét trin
- q. kørestole og/eller kunder ikke er fastspændt forskriftsmæssigt under transporten
- r. chaufføren ikke har gennemført de af udbyder krævede kurser

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 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 rammeaftalen i henhold til stk. 1 fastholdes det hjemsted, 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 opsig 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 gældsfragæelsesbo. 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.

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

Stk. 4

Såfremt entreprenørs tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring eller offentlig servicetrafik tilbagekaldes af Trafikstyrelsen, eller i tilfælde af taxitilladelse af kommunalbestyrelsen, ophæves rammeaftalen i sin helhed 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. 1 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 udfærdiget og underskrevet i to eksemplarer, hvoraf det ene beror hos entreprenør og det andet hos udbyder.

_____, den / 2012

Entreprenør

_____, den / 2012

X

Bilag 1 – Faktaark

Faktaarket indeholder nøgleoplysninger om udbud af FV2 – 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 | FV2 - FlexVariabel |
|---|--|
| Områder | Region Midtjylland og Region Syddanmark |
| Kørselstyper | Flextur, telekørsel, handicapkørsel, kommunal kørsel og siddende patientbefordring |
| Vogne | Op til 3.300 |
| Forventede ture pr. år | 1.750.000 |
| Heraf forventet ture med siddende patienter | 860.000 |
| Option på yderligere kommunal kørsel | Ikke Opgjort |

Vigtige datoer vedrørende kontrakten

| | |
|-------------------------|------------------|
| Kontraktstart | 1. marts 2013 |
| Tidligste kontraktudløb | 28. februar 2014 |
| Option på forlængelse | 1 år |

Tildeling

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

Vigtige datoer i tilbudsfasen

| | |
|---|---------------------------|
| Frist for modtagelse af spørgsmål | 2. januar 2013 |
| Sidste frist for nye oplysninger til udbuddet | 7. januar 2013 |
| Tilbudsfrist | 14. januar 2013 kl. 12.00 |

| | |
|--|--------------------|
| Forventet besked til tilbudsgiverne | Uge 4 2013 |
| Forventet tidspunkt for indgåelse af rammeaftale | Primo februar 2013 |
| Aftalestart | 1. marts 2013 |
| Vedståelsesfrist | 1. maj 2013 |

Henvendelser i tilbudsfasen

| | |
|--|---|
| Henvendelser om dette udbud skal rettes til: | https://www.ethics.dk/asp4/tender/fynbus_1201_20121114.nsf |
|--|---|

Bilag 2 – Oversigt over FV2 - FlexVariabel

| Kommune | Flextur | Teletaxi-/telekørsel | Handicapkørsel | Kommunal kørsel ¹ |
|-------------------|---------|----------------------|----------------|------------------------------|
| 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 | |
| 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 | |
| Fredericia | X | (x) | X | |
| Haderslev | X | X | X | |
| Kolding | X | X | X | |
| Sønderborg | X | X | X | (x) |
| Tønder | X | X | X | X |
| Varde | X | X | X | X |
| Vejen | X | X | X | |
| Vejle | 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 | |
| Svendborg | | X | X | X |
| Ærø | | | | |

X = udbudt kørsel

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

¹ Kommunal kørsel omfatter bl.a. lægekørsel, kørsel til genoptræning m.m., se nærmere s. 37

Trafikselskaberne FynBus, Midttrafik og Sydtrafik

J.nr. 201208-7185

Udbud af FV2 – FlexVariabel i Region Midtjylland og Region Syddanmark

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

X = udbudt kørsel

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

Bilag 3 – Den udbudte kørsel

Den udbudte kørsel

Oversigt over den udbudte kørsel fremgår af Bilag 2 – Oversigt over FV2 – 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 3000 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.

Enkeltvogne: Alle vogne der indgås aftale med, vil blive lagt ind i Planetsystemet med et hjemsted, jf. Bilag 8 – angivelse af hjemsted/byområde for enkeltvogne/vogngrupper.

Ved hjemsted forstås det sted, hvor vognen starter og slutter, Hver vogn skal have et hjemsted, som entreprenøren selv fastlægger i tilbuddet, dog skal hjemstedet for taxaer være i overensstemmelse med taxaloven. Hjemstedet kan ikke ændres i aftaleperioden.

Vogngrupper: Tilbudsgivere med flere vogne af samme type kan byde med vognene i en vogngruppe, såfremt tilbudsgiveren selv har eller er tilsluttet en bemandet bestillingscentral, som er overvåget i vogngruppens åbningstid. En vogngruppe skal bestå af mindst tre vogne af samme vogntype.

Taxacentraler hvor der er tilsluttet 10 vogne eller derover, skal byde ind som vogngrupper uanset antallet af vogne på de enkelte vogntyper.

For vogngrupper angives et antal sammenhængende Planetzoner (mindst 4) som hjemsted for vognene i vogngruppen, jf. Bilag 8 – angivelse af hjemsted/byområde for enkeltvogne/vogngrupper. Hjemstedet for vognene i vogngruppen kaldes byområdet, og byområdet kan ikke ændres i aftaleperioden. Se endvidere Bilag 5 – Kørsel i Planet.

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.

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. For yderligere oplysninger se Bilag 5 – Kørsel i Planet.

Udbyder forbeholder sig ret til at koordinere 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. Tildelingen af sådanne aftaler vil blive afgjort ud fra laveste pris i forhold til opgaven. Denne kørsel vil dog udgøre under 2 % af den samlede kørselsmængde.

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 koordinere manuelt. Den enkelte entreprenør er ikke forpligtet til at udføre kørsel i udlandet.

Kørsel juleaften/-nat

Alle vogne og vogngrupper skal stå til rådighed for udbyder den 24. december fra kl. 14.00 til den 25. december kl. 02.00, medmindre man er forpligtet af kontrakt til anden side i det pågældende tidsrum. Dokumentation for anden kørselsaftale skal kunne fremvises på forlangende.

Der vil være mulighed for at indlægge en spisepause af maks. 2,5 timers varighed i tidsrummet 17.00-21.00 i forbindelse med kørsel den 24. december.

Kørsel den 24. december vil blive honoreret med timepriserne plus et tillæg på 50 %, fra 24. december kl. 6.00 til 25. december kl. 6.00.

Udbyder forbeholder sig ret til helt eller delvist at afvikle kørslen den 24. december på anden vis. Såfremt udbyder vælger denne løsning, vil faste timepriser eller taxameter eventuelt skulle anvendes. Entreprenøren vil senest 1. oktober få besked herom.

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 kan 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.

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

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 godkendt førstehjælpskursus inden for de senest 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. Gennemførelse af uddannelsen skal efter anmodning kunne dokumenteres skriftligt.

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. Forventes godkendt i 2013

- 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. Forventes godkendt i 2013.

Modul 1 og 2 er nye for alle, mens chauffører på liftvogne, der har gennemført kurset "Befordring af bevægelseshæmmende" 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/hjemzone i Region Syddanmark skal der for chauffører og centralpersonale, som kører eller håndterer kørsel for udbyder, afsættes en kursusdag til gennemførelse af modul 1 efter en af udbyder udarbejdet uddannelsesplan. Kurserne vil blive afholdt i Vejen og Odense. Der ydes ikke yderligere økonomisk kompensation for deltagelsen udover almindelig VEU godtgørelse.

Særlige uddannelseskrav for Midttrafik

"Flyhigh"-kursus for chauffører af variable vogne

Midttrafik overvejer at afholde et kursus af to dages varighed for chauffører af variable vogne. Kurset har fokus på kundeservice og vil blive afholdt i Aarhus-området. Der ydes ikke økonomisk kompensation for deltagelsen udover almindelig VEU-godtgørelse. Deltagelse i kurset vil være frivilligt.

Bilag 4 – Vogntyper og krav til vognene

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.

Betegnelserne for de enkelte vogntyper er vejledende.

Type 1 – Sedan

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 forsæde. 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 2015 udgår vogntype 1.

Type 2 – Stationcar

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 – Stor vogn

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 2015 udgår vogntype 3.

Type 4 – Liftvogn

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 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 133 cm.

Øvrige forhold: Det skal bemærkes, at for køretøjer af typen M2 (over ni personer inkl. fører, eller over 3.500 kg.) er kravene fastsat af Trafikstyrelsen, således at døråbningen, hvor lift er monteret, skal minimum være 90 cm bred og 140 cm høj.

Ved indkøb af vogntype 4 vil udbyder opfordre til, at liften har en samlet kapacitet på mindst 500 kg, for alle tre vogntyper. Fra 2014 vil dette være et krav for vogntype 4.

Fra 2014 vil det være et krav, at minimumshøjden fra gulv til loft i vogntype 4 skal være 180 cm.

Fra 2015 udgår vogntype 4.

Type 5 – Høj liftvogn

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 afkørselsstop på lift. Døråbningen, hvor liften er monteret, skal have en størrelse på minimum 170 cm x 85 cm (højde x bredde).

Alle vogne af denne type, skal medbringe transportstol (i daglige tale kaldet tripstol). Kunder må ikke befordres siddende i en transportstol. Transportstolen er kun beregnet til transport af kunden til og fra vognen.

Øvrige forhold: Det skal bemærkes, at for køretøjer af typen M2 (over ni personer inkl. fører, eller over 3.500 kg.) er kravene fastsat af Trafikstyrelsen, således at døråbningen, hvor lift er monteret, skal minimum være 90 cm. bred og 140 cm. høj). Afstanden mellem vognens gulv og loft skal være mindst 180 cm.

Ved indkøb af vogntype 5 vil udbyder opfordre til, at liften har en samlet kapacitet på mindst 500 kg, for alle tre vogntyper. Fra 2014 vil dette være et krav for vogntype 5.

Type 6 – Høj liftvogn med trappemaskine

Vognen skal opfylde samme krav som til type 5. Derudover skal vognen være udstyret med en trappemaskine med automatisk driftsbremse, der opfylder kravene i Arbejdsstyrelsens 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 vægtpacitet på minimum 120 kg inklusiv både bruger og kørestol.

Ved indkøb af vogntype 6 vil udbyder opfordre til, at liften har en samlet kapacitet på mindst 500 kg, for alle tre vogntyper. Fra 2014 vil dette være et krav for vogntype 6.

Varsling: Fra 2015 vil det være et krav, at trappemaskiner har en vægtpacitet 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. handicapflifte m.v.

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

- Vognene skal være vel vedligeholdte, rene og fremtræde præsentable.
- Alle vogne der anvendes til kørslen, skal være røgfrie. Rygeforbuddet gælder også elektroniske cigaretter.
- 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 firmanavn.

De vogne, der anvendes til kørslen, skal være egnede til kørselsopgaven. De forskellige ture stiller forskellige krav til vognudstyr og indretning. Omkostninger til indkøb og vedligeholdelse af udstyr til vognene, betales af entreprenøren.

Udbyder er bekendt med, at flere vogne kan ændre kapacitet, f.eks. ved at flytte eller fjerne sæder og i forhold til pladskrav til kørestole.

Skiltning

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

Sikkerhedsseler/fastspænding

Der er pligt til at anvende sikkerhedssele i henhold til gældende lovgivning.

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

Kørestolen skal være solidt fastspændt til vognens bund med ISO10542 eller SAE J2249 godkendte kørestolsbeslag med tydelig afmærkning og i øvrigt i henhold til gældende lovgivning.

(4-punkts strop- eller sele- bespænding fastgjort til vognbunden) og i øvrigt i henhold til gældende lovgivning.

Hvis kørestolsbrugeren er myndig, har kørestolsbrugeren selv ansvaret for, at kørestolen kan fastspændes korrekt. Er kørestolsbrugeren ikke myndig, er det kørestolsbrugeren værges, der har ansvaret. 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.

Chaufføren er ansvarlig for, at både kørestol og passager er forsvarligt fastspændt i henhold til gældende regler.

Telefonudstyr

I samtlige vogne samt reservemateriel skal der forefindes telefonudstyr. Udbyder skal kunne ringe direkte til vognen. Udstyret skal fungere således, at det til enhver tid kan betjenes under kørsel efter gældende lovgivning. Chaufføren skal kunne ringe til udbyder og kunderne. Det af tilbudsgiveren ved tilbudsgivning oplyste telefonnummer på hver enkelt vogn er gældende i hele kontraktperioden, medmindre andet er aftalt. Det er op til vognmanden, hvordan han vil håndtere driften, så der leves op til kravene.

Udstyr til kommunikation og navigation

Vogne, der udfører Flextrafik, skal være forsynet med kommunikationsudstyr til modtagelse af ture fra Planet. Vognen skal sende GPS-positioner til udbyder minimum hvert minut. Kommunikationsudstyret skal kunne kommunikere med udbyders Planetsystem.

Alle vogne skal desuden være udstyret med opdateret GPS navigationsanlæg. Udstyret anskaffes og vedligeholdes af entreprenøren.

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.

Operatøren 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.

Terminalen 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.

Den anvendte terminal skal herudover kunne *sende* følgende beskeder til udbyders Planetsystem tilknyttet positionering (GPS):

1#
2#XXX#
3#XXXXXXXXX#
4#
5#
6#
7#
8#XX#XXXX#XXX#XXXX#XXX#

9#XXXXXXXX#

Hvor "x" kan være et tal mellem 1-9.

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.

Omkostninger ved kommunikationen finansieres 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.

Særligt for taxacentraler

I aftaleperioden kan der blive indført en ny SUTI telegramstandard. Med indførelsen af den nye SUTI 2012 standard, skal alle taxacentraler, der benytter SUTI telegrammer, tilpasse deres kommunikation mod PLANET, så den lever op til den nye standard.

Formålet med implementeringen af SUTI 2012 er at opnå en bedre kommunikation, samt at give adgang til flere selvbetjeningsmuligheder fra vognen.

Når SUTI 2012 er klar til implementering, vil udbyder kontakte de centraler, der er omfattet af ændringerne. Implementering skal ske hurtigst muligt herefter.

Den gamle SUTI standard udfases og erstattes af den nye SUTI 2012 standard.

Udgiften i forbindelse med den fornødne modificering af softwaren (herunder eventuelle udgifter i forbindelse med test) hos taxacentraler/vognmænd skal afholdes af den enkelte taxacentral/entreprenør.

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 – Kørsel i Planet

Planetsystemet planlægger kørslen, så den udføres bedst og billigst af de vogne, der er tilkøbt systemet. Planetsystemet tager i planlægningen hensyn til en lang række faktorer, se afsnit vedrørende kørselsfordeling nedenfor.

Alle disse faktorer anvender Planetsystemet til at planlægge kørslen og fordele den på det krævede antal vogne. Resultatet af planlægningen er et antal vognløb, der i de fleste tilfælde består af flere sammenkædede ture, men også kan bestå af en enkelt tur. Information om vognløbene udsendes via køreordre til vognene.

Planetsystemet vælger altid den planlægningsmæssigt billigste vogn, der kan opfylde kravene, og af entreprenøren er sat til rådighed for udbyder til at udføre en konkret kørselsopgave. Det betyder, at jo lavere timepris en vogn har, sammenholdt med den geografiske placering, jo større chance vil der være for at få kørsel.

De økonomiske gevinster ved anvendelse af Planetsystemet opnås ved:

- at tomkørslen minimeres
- at der kommer til at sidde flere kunder i vognen på samme tidspunkt

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.

GPS positionering

Alle vogne skal være forsynet med udstyr, der gør udbyder i stand til at modtage GPS positioner fra vognen hvert minut. Udstyret skal kunne modtage og sende meddelelser til og fra Planetsystemet. Udstyret anskaffes og vedligeholdes af entreprenøren.

GPS positionering giver udbyder mulighed for at få oplyst vognens position og hastighed, når vognen udfører kørsel.

Formålet med GPS er at give udbyder et større overblik over trafiksituationen og opsamle GPS positioner med henblik på fastsættelse af køretider. Udbyder vil også benytte GPS positionerne i forbindelse med kundeklager, korrektioner o.l. Hos udbyder vil GPS informationerne blive vist på et digitalt kort. Udbyder har i forbindelse med afvigelser også mulighed for at indhente GPS positioner på de enkelte vogne. Udbyder ønsker kun at indhente GPS positioner, når vognene er til rådighed for udbyder. Hvis vognen ikke er til rådighed for udbyder, kan udstyret slukkes, og der sendes ikke GPS positioner til udbyder.

Det er muligt for den enkelte entreprenør at tilkøbe adgang (hos ekstern leverandør) til GPS systemet. Således kan entreprenøren selv se egne vogne og anvende kommunikationsudstyret til intern kommunikation (beskeder) hos entreprenøren.

Vogngrupper/enkeltvogne

Vogne indlægges i Planetsystemet på to måder, enten som vogngrupper eller som enkeltvogne. Enkeltvogne er tilknyttet en bestemt adresse og vogngrupper er tilknyttet et bestemt byområde. Omkostningerne ved at bruge en enkeltvogn beregnes således ud fra en bestemt adresse, hvorimod omkostningerne ved at bruge en vogn fra en vogngruppe, beregnes ud fra et bestemt byområde.

Ved enkeltvognstilslutning tildeler Planetsystemet kørslen direkte til den enkelte vogn. Ved vogngruppetilslutning tildeler Planetsystemet kørslen til bestillingscentralen/entreprenøren, som herefter finder den bedst egnede vogn til opgaven. Planetsystemet skelner ikke mellem vogngruppetilslutning og enkeltvognstilslutning ved tildeling af kørsel.

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.

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 kan 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.

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 hjemzone/byområde er større end afstanden direkte retur efter privatrejsen, og kun for de overskydende minutter.

Misbrug af privatrejser medfører bod jf. rammeaftale § 25 stk. 3. Ved gentagelsestilfælde er udbyder berettiget til efter skriftlig advarsel at ophæve aftalen efter reglerne i rammeaftalen § 27, jf. rammeaftalen § 25, stk. 3.

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 vogngrupper

Vogngrupper, der ikke har adgang til vognmandsportalen, skal kontakte udbyder for at få indlagt privatrejser.

For vogne i vogngrupper 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.

Den daglige drift

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.

Det er *ikke* muligt for entreprenøren at bruge mail til at oplyse om rettelser til samme dag. 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, ved at kontakte udbyder telefonisk eller via mail. Udbyder lukker herefter den pågældende vogn eller – for vogngrupper – regulerer antallet af tilmeldte vogne.

Driftsovervågning

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 entreprenørportalen kan opnås ved at kontakte udbyder.

Vogngrupper skal i hele vogngruppens åbningstid overvåges manuelt af entreprenøren/centralen. Dette kræver en licens til Planetsystemet, som udgør en engangsudgift på ca. 5.000 kr. Manuel overvågning giver entreprenøren/centralen mulighed for, og forpligtelse til, at overvåge vogngrupperne via Planetsystemet og kontakte udbyder, hvis antallet af vogne i vogngruppen skal reguleres.

Tilbudsgivers forpligtelser i forbindelse med driften:

- Tilmeldte vogne og vogngrupper 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 ovenfor vedrørende privatrejser
- Vogne og vogngrupper, 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/hjemzonen
- Der må ikke benyttes flere vogne til at udføre ét givet vognløb.
- Udbyder skal omgående kontaktes, hvis en tur ikke kan udføres, uanset hvilken varslingsstid den pågældende vogn har.

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. 1496 af 16. december 2009.

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, 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

Kun for Region Midtjylland:

- 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, mens kunden selv bestiller sine ture. 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 til kunderne i de kommuner, som har indført Flextrafik.

Ordningen er en del af den rutebundne kollektive trafik og benyttes ofte til at supplere den traditionelle kollektive trafik i områder, hvor almindelig rutedrift grundet lave passagertal ikke er økonomisk hensigtsmæssigt. Den åbne kørsel, der er et supplement til den traditionelle kollektive trafik, er dermed med til at gøre den kollektive trafik til et godt tilbud til alle borgere om at blive kørt inden for et tidsrum, hvor behovet for at blive befordret ofte er størst.

Ved åben kørsel har alle borgere, mod en egenbetaling, adgang til at bestille kørsel og blive kørt fra adresse til adresse af Flextrafik.

Kunden bestiller kørslen hos udbyder, og kunden skal selv kunne hjælpe sig ind og ud af bilen.

Bilag 7 – Tildeling af vogne fordelt på vogntyper

Deaftale bestående af parallelle rammeaftaler om variabel kørsel uden garanti for kørselsomfanget indgås med flere tilbudsgivere. Der tildeles kontrakt på op til 3000 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 | 1300 | 300 | 200 | 900 | 200 |

Beskrivelse af de enkelte vogntyper fremgår af Bilag 4 – Vogntyper og krav til vognene.

Bilag 8 – Angivelse af hjemsted/byområder for enkeltvogne/ 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. Hjemstedet kan ikke ændres i kontraktperioden. 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 er defineret som byområdet. 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.

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.

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. Hjælp til udarbejdelse af kort kan rekvireres hos udbyder ind til fem dage før budfrist.

Bilag 9 – Afregning

Betalingsmodellen

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

$$B = O + (Tk \times Pk) + (Ts \times Ps)$$

Hvor:

- B = Betalingen
- O = Opstartsbeløb
- Tk = Køretiden i timer
- Pk = Timeprisen for køretid
- Ts = Vente-/servicetiden i timer
- Ps = 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 (Tk) 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 (Ts) 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

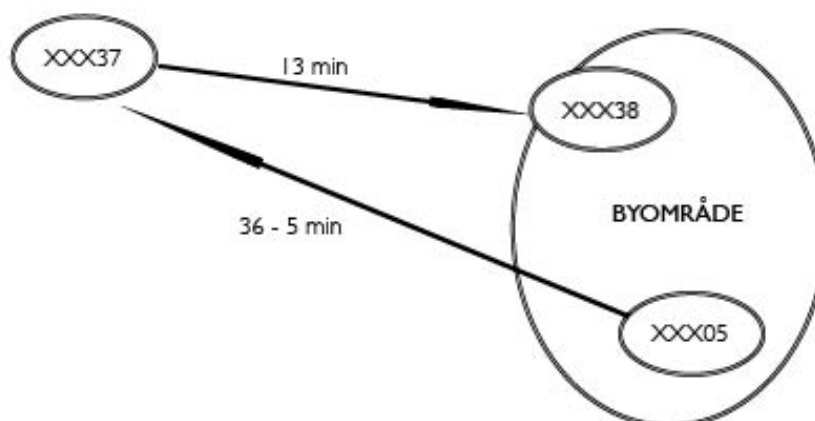
Nedenfor er angivet seks eksempler på ture (vognløb).

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 |

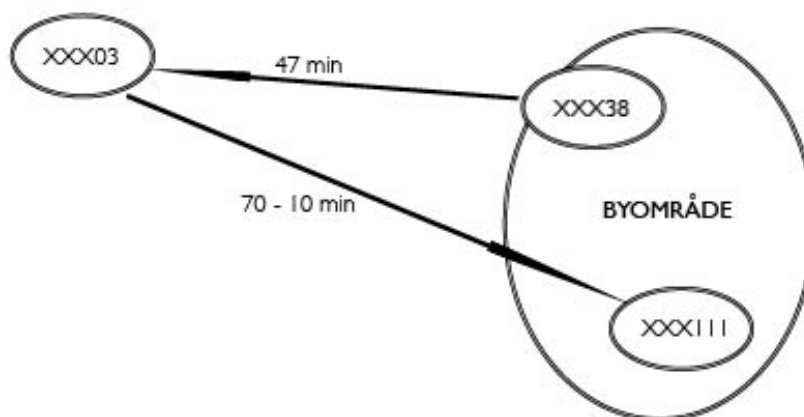


Eksempel

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 |

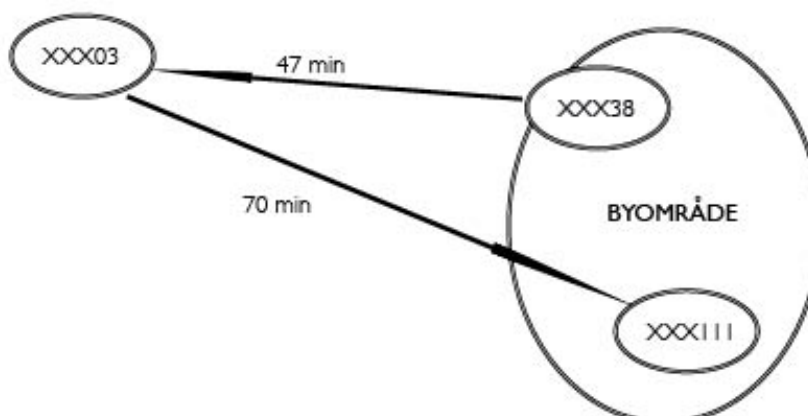


Eksempel

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 |

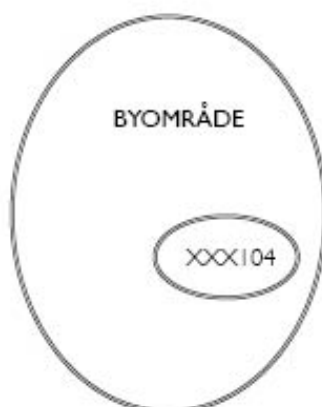


Eksempel

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 |

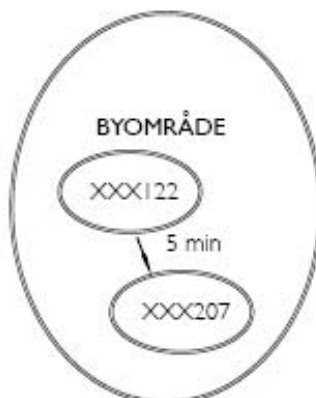


Eksempel

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 |

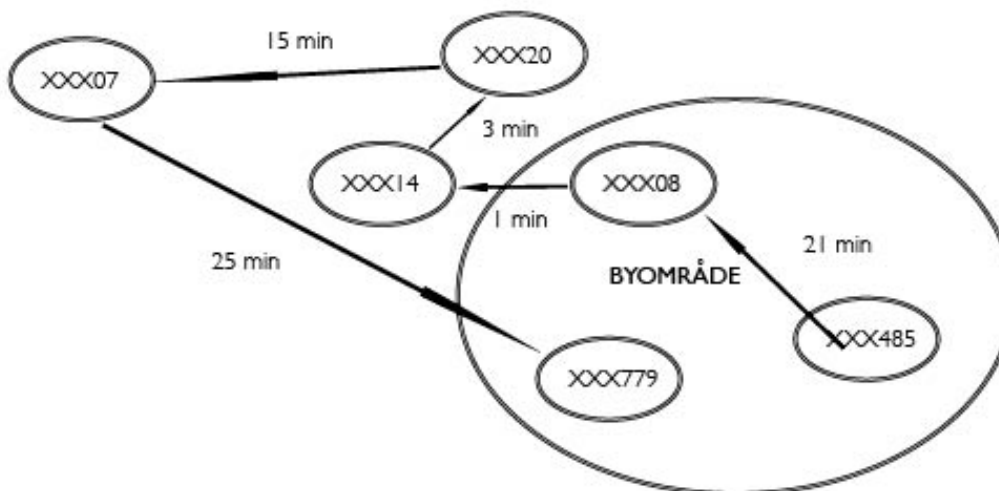


Eksempel

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 |



Planlægningsparametre

I Planetsystemet skelnes der mellem planlægningsparametre og økonomiparametre. Planlægningsparametrene er de værdier, der benyttes i forbindelse med planlægningen af kørslen, og er derfor de styrende for fordelingen af kørslen. Økonomiparametrene er de værdier, der benyttes til afregning.

Der benyttes i et vist omfang afvigende værdier til planlægningen i forhold til afregningen. Det sker for at optimere kørslen. Anvendelsen af afvigende værdier for planlægningsparametrene sker på en neutral måde, således at konkurrenceforholdet mellem vognene, fastlagt via tilbudspriserne, ikke forrykkes.

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. vognnummer
- 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.

Modregning

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

DISPOSITION FORTILBUD

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.

De nævnte bilag er udarbejdet med henblik på at sikre en ligeværdig vurdering af de indkomne tilbud. Da alle tilbudsgivere skal følge samme tilbudsstruktur, bliver sammenligningen af de indkomne tilbud lettere og mere gennemsigtig for udbyder.

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 pristilbud på FV2 - FlexVariabel

Tilbudsgiver skal ved afgivelse af tilbud via udbudshjemmesiden https://www.ethics.dk/asp4/tender/fynbus_1201_20121114.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. Der **skal** afgives tilbud på timepris for hverdage fra 06.00-18.00, hverdage aften/nat fra 18.00-06.00 samt weekender og helligdage. Der skal angives priser for disse perioder, uanset om tilbudsgiver forventer, at vognen er til rådighed i alle perioder eller ej.
- Udfyldt byområdekort (kun for tilbud på vogngrupper), se Bilag 8 – Angivelse af hjemsted/byområder for enkeltvogne/vogngrupper.

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

Blanketterne, der skal anvendes, findes elektronisk på udbudshjemmesiden. Udbudshjemmesiden kan tilgås via det enkelte trafikselskabs hjemmeside eller via https://www.ethics.dk/asp4/tender/fynbus_1201_20121114.nsf.

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

Tilbud skal være udbyder i hænde senest 14. januar 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 hele danske kroner ekskl. moms. Tilbudspriserne skal omfatte *samtlig*e omkostninger ved den pågældende kørsel.

Der kan afgives ét tilbud pr. bevilling/tilladelse, den pågældende vognmand besidder, eller har forhåndstilsagn om at kunne opnå.

Tilbudspriser skal afgives som:

- Timepris for køretid og
- 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)

Betalingsmodellen er nærmere beskrevet i Bilag 9 – Afregning.

Entreprenører, som ønsker at byde ind som vogngruppe, skal have minimum tre vogne af samme type. Taxacentraler, hvor der er tilsluttet 10 vogne eller derover, skal byde ind som vogngrupper uanset antallet af vogne på de enkelte vogntyper. Har entreprenører under en taxacentral øvrige tilladelser, fx EP/OST-tilladelser, kan vognene, der kører på disse tilladelser, bydes ind som enkeltvogne.

Der kan kun bydes én gang pr. vogn. En vogn kan således ikke bydes ind i flere vogngrupper.

Angivelse af hjemsted for enkeltvogne/byområde for 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. Hjemstedet kan ikke

ændres i kontraktperioden. 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

For vogngrupper angives et antal sammenhængende Planetzoner (mindst fire) som hjemsted for vognene i vogngruppen. Hjemstedet for vognene i vogngruppen kaldes byområdet. Se endvidere Bilag 8 – Angivelse af hjemsted/byområder for enkeltvogne/vogngrupper. Byområdet kan ikke ændres i kontraktperioden. Det er et krav, at der altid er det antal vogne til stede i vogngruppens byområde, som er aftalt med udbyder.

Tilbud på både FV2 – FlexVariabel og FG2 – FlexGaranti.

Der kan for samme vogn afgives tilbud på kørsel både på FV2 – FlexVariabel og FG2 FlexGaranti. En tilbudsgiver kan tildeles kontrakt med samme vogn både på FG2 FlexGaranti, og på FV2 – FlexVariabel.

Hvis der bydes på begge aftaleformer, skal der både udfyldes en tilbudsblanket for FV2 – FlexVariabel og en tilbudsblanket for FG2 – FlexGaranti.

Vognens typeopsætning samt udstyr skal være identisk i begge tilbud. Hjemstedet skal ligeledes være det samme for begge tilbud. Dette for at sikre, at en vogn ikke har to forskellige hjemsteder.

Hvis tilbudsgiver ved en fejl har angivet forskellig typeopsætning og/eller forskellige hjemsteder i de to tilbud, vil typeopsætning og hjemsted i tilbuddet på FG2 – FlexGaranti være gældende også for tilbuddet på FV2 – FlexVariabel.

For vogne der tildeles rammeaftaler på FV2 - FlexVariabel og/eller FG2 - FlexGaranti gælder følgende for fremtidige tilbud på og tildelinger af kørsel:

Ved tilbud på variabel kørsel med enkeltvogne, der allerede har kontrakt med udbyder på garantikørsel, skal hjemstedet være identisk med det, der er angivet som hjemsted for garantivognen. Ligeledes skal vognens typeopsætning samt udstyr være identisk med garantivognens typeopsætning. Dette for at sikre, at en vogn ikke har to forskellige hjemsteder. Hvis tilbudsgiver ved en fejl har angivet forskellig typeopsætning og/eller forskellige hjemsteder i de to tilbud, vil Udbyder korrigerer dette, så hjemsted og/eller typeopsætning er identiske.

Hvis en vogn, der er del af en rammeaftale under FV2 – FlexVariabel, skal anvendes ved tilbudsgivning på garantikørsel eller til opfyldelse af en option på garantikørsel, vil der blive lukket for det variable vognløb for den pågældende vogn. Herefter kan entreprenøren byde ind ved næste FlexVariabel udbud med samme hjemsted som vognen har, for så vidt angår garantikørslen.