

Januar 2012

# Flextrafik

## 1. udbud af Flextrafik i Region Midtjylland og Region Syddanmark

Udbudt af trafiksselskaberne FynBus, Midttrafik og Sydtrafik

### Udbud 2012

Udbudsvilkår og kontrakt

Offentliggjort den 13. januar 2012



midttrafik



SYDTRAFIK

**Indholdsfortegnelse**

<b>1.</b>	<b>Indledning</b> .....	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Om udbuddet</b> .....	<b>4</b>
2.1.	Indhold .....	4
2.2.	Udbuddets omfang .....	5
2.3.	Forudsætninger for at kunne byde .....	5
<b>3.</b>	<b>Tidsplan</b> .....	<b>5</b>
3.1.	Henvendelser og spørgsmål vedr. udbudsmaterialet .....	<b>Fejl! Bogmærke er ikke defineret.</b>
<b>4.</b>	<b>Kørsel omfattet af de udbudte delaftaler, aftaleform A og B</b> .....	<b>7</b>
4.1.	Koordinering af kørslen .....	7
4.2.	Kørsel om natten .....	8
4.3.	Kørsel juleaften .....	8
<b>5.</b>	<b>Aftaleformer</b> .....	<b>9</b>
5.1.	Aftaleform A .....	9
5.2.	Aftaleform B .....	9
<b>6.</b>	<b>Krav til vognene</b> .....	<b>11</b>
6.1.	Vogntyper .....	11
6.2.	Fastspænding .....	13
6.3.	Skiltning .....	13
6.4.	Mobiltelefon .....	13
6.5.	Udstyr til kommunikation og navigation .....	13
<b>7.</b>	<b>Krav til kørselens udførelse</b> .....	<b>15</b>
7.1.	Problemer i forbindelse med afviklingen af kørslen .....	15
7.2.	Kundeservice .....	15
7.3.	Uhedsrapport .....	15
7.4.	Uddannelse af chauffører .....	15
7.5.	Uniformering .....	17
<b>8.</b>	<b>Kørselsplanlægning i Planetsystemet</b> .....	<b>18</b>
8.1.	Bestilling af rejser .....	18
8.2.	Udsendelse af køreordre til vognene .....	18
8.3.	GPS positionering .....	19
8.4.	Vogngrupper/enkeltvogne .....	19
8.5.	Kørselsfordeling .....	19
8.6.	Privatrejser .....	22
8.7.	Den daglige drift .....	23
<b>9.</b>	<b>Afregning</b> .....	<b>24</b>
9.1.	Betalingsmodellen .....	24
9.2.	Planlægningsparametre - variabel kørsel .....	25
9.3.	Afregning (omvendt fakturering) .....	25
9.4.	Korrektioner .....	25
9.5.	Nøddrift .....	26
9.6.	Betaling til vognmanden .....	26
<b>10.</b>	<b>Afgivelse af tilbud</b> .....	<b>27</b>
10.1.	Hvem kan byde? .....	27
10.2.	Tilbuddets form .....	28
10.3.	Udfyldelse af tilbudsblanket .....	29
10.4.	Tildelingskriterium .....	30
10.5.	Budlighed .....	32
10.6.	Offentliggørelse .....	32
<b>11.</b>	<b>Kontraktindgåelse</b> .....	<b>32</b>
11.1.	Virksomhedsoverdragelsesloven .....	33
11.2.	Kontraktløbetid .....	33

11.3. Priseniveau i tilfælde af kontraktforlængelse .....	33
<b>12. Varsling .....</b>	<b>33</b>
Bilag A - Angivelse af byområde for vogngrupper .....	35
Bilag B - Garantivogne .....	36
Bilag C - Beskrivelse af Den siddende patientbefordring .....	39
Bilag D - Oversigt over kørsel for kommunerne .....	40
Bilag D1 - Oversigt over kørsel for kommunerne .....	41
Bilag E - Tildeling af vogne fordelt på vogntyper – aftaleform A.....	42
<b>Kontrakt om Flextrafik .....</b>	<b>44</b>

Januar 2012

## 1. Indledning

Gennem udbud og drift af Flextrafik ønsker Trafikselskaberne FynBus, Midttrafik og Sydtrafik (TS), med størst mulig fleksibilitet og effektivitet at tilbyde behovstyret offentlig servicetrafik og at varetage kørselsopgaver for sine ejere i kommuner og regioner.

## 2. Om udbuddet

Dette udbud foretages som offentligt udbud i henhold til EU's Forsyningsvirksomhedsdirektiv (2004/17/EF af 31. marts 2004). Udbuddet omfatter:

- Én delaftale bestående af parallelle rammeaftaler om variabel kørsel uden garanti for kørselsomfanget (Aftaleform A). Delaftalen indgås med flere leverandører og med op til 3000 vogne.
- 75 delaftaler, som er rammeaftaler med en enkelt leverandør, om kørsel med en enkelt vogn med garanteret minimumsbetaling (garantivogn – Aftaleform B).

Den udbudte kørsel har CPV referencenr. 60112000, 60120000 og 60130000.

Ved en rammeaftale forstås at TS indgår aftale med flere leverandører/vognmænd, uden at TS er forpligtet til at aftage/købe en bestemt mængde (kørsler) eller overhovedet aftage/købe hos de leverandører/vognmænd, der er indgået kontrakt med.

Der er ingen garanti for kørselsomfang.

Kørselsomfanget er afhængigt af bestillinger og kan således variere fra dag til dag.

Blandt de konditionsmæssige tilbudsgivere vil TS, ved tildeling af de parallelle rammeaftaler, anvende tildelingskriteriet "laveste pris". Nærmere redegørelse for tildeling af rammeaftalerne fremgår af afsnit 10.4.

Nærmere redegørelse for kørsel omfattet af de udbudte rammeaftaler fremgår af afsnit 4, og redegørelse for tildeling af kørsel i henhold til de indgåede rammeaftaler fremgår af afsnit 8.

### 2.1. Indhold

De generelle udbudsvilkår indeholder vejledninger og krav til tilbudsgiveren for afgivelse af tilbud. Tilbud afgives ved at udfylde og indsende tilbudsblanketter elektronisk. Kontrakten fastlægger de krav, der vil være gældende for kørselens udførelse, og angiver hvordan forholdet mellem TS og tilbudsgiver reguleres.

Kontraktgrundlaget i nærværende udbud er følgende:

1. Kontrakten.
2. Det øvrige udbudsmateriale med bilag, evt. rettelser og skriftlige svar på spørgsmål.
3. De vindende tilbudsgiveres tilbud med bilag.

De 3 dele af kontraktgrundlaget er angivet i prioriteret rækkefølge, således at en højere prioritet ved fortolkning af kontraktgrundlaget har forrang fremfor en lavere prioritet.

Udbudsmaterialet fremgår af udbudshjemmesiden og består af:

- Udbudsvilkår med bilagene A-E
- Kontrakt om Flextrafik

Blanketter til udfyldelse ved afgivelse af tilbud findes ligeledes på udbudshjemmesiden og består af:

Januar 2012

- Stamoplysninger om tilbudsgiverens virksomhed
- Tilbudsblanketter for enkeltvogn, vogngruppe og garantivogn
- Kort til optegning af byområder (kun for vogngrupper)

Fra udbudshjemmesiden afsendes de udfyldte tilbudsblanketter sammen med et følgebrev. Følgebrevet indeholder tro og love erklæringer om overholdelse af bestemmelser om beskyttelse på arbejdspladsen og arbejdsforhold i øvrigt, samt om begrænsning af skyldneres mulighed for at deltage i offentlige udbudsforretninger. Dette følgebrev/erklæringer skal underskrives med digital signatur i forbindelse med afgivelse af tilbuddet. Se nærmere herom afsnit 10.2.

## **2.2. Udbuddets omfang**

Det samlede antal kørsler, der forventes at skulle udføres under dette udbud, er ca. 1.6 mio. enkeltture. Af denne mængde vil ca. 850.000 være kørsler inden for den siddende patientbefordring. Heraf forventes 15 pct. udført af udbuddets 75 garantivogne. Der gives ingen garanti for kørselens omfang.

### **Optioner**

For hver af delaftalerne under aftaleform B kan TS udløse en option på en garantivogn yderligere med samme placering og vogntype som den oprindelige delaftale, se nærmere afsnit 10.4.

Der er option på yderligere kommunal kørsel og teletaxi-/telekørsel for de kommuner, som TS allerede udfører kørsel for, se nærmere bilag D og bilag D1.

## **2.3. Forudsætninger for at kunne byde**

Udbuddet afvikles elektronisk, og for at kunne afgive elektronisk tilbud skal tilbudsgiver tilmelde sig udbuddet på udbudshjemmesiden, hvorved tilbudsgiveren 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. Kontrakten udfyldes og underskrives elektronisk af parterne.

Det er et krav fra TS, at kommunikationen mellem TS og tilbudsgiver også efter kontraktens indgåelse kan foregå elektronisk. Det betyder i praksis, at e-mail skal kunne bruges som primær kommunikationsform.

Der kan afgives ét tilbud pr. bevilling/tilladelse den pågældende vognmand besidder, eller har forhåndstilsagn om at kunne opnå. Bevillingen/tilladelsen skal være gældende i hele kontaktperioden.

## **3. Tidsplan**

Tilbuddet skal være afgivet elektronisk via udbudshjemmesiden senest 6. marts 2012 kl. 12.00 dansk tid.

Alle tilbud skal vedstås indtil den 31. maj 2012.

Der vil være mulighed for pr. telefon at modtage hjælp til afgivelse af elektronisk tilbud hos TS. Dette sker ved henvendelse til det enkelte trafikelskab.

Fra onsdag den 1. februar 2012 er det muligt at få hjælp til udbudshjemmesidens funktionalitet hos TS, hvor der vil være afskærmede maskiner til rådighed. Der skal bestilles

Januar 2012

tid til dette hos det enkelte trafikselvskab. Afgivelse af det elektroniske bud er tilbudsgiverens ansvar og medarbejdere fra TS må ikke være til stede under udfyldelse af blanketter.

### **3.1. Henvendelser og spørgsmål vedr. udbudsmaterialet**

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 materialet. Spørgsmål skal indsendes via menupunktet "Send Spørgsmål" på udbudshjemmesiden inden udløbet af det fastsatte tidspunkt herfor, jf. rubrikken "Spørgsmål" i menufeltet til venstre.

Spørgsmål skal så vidt muligt være TS i hænde senest den 25. februar 2012.

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

Alle spørgsmål, som tilbudsgiver sender til TS senest den 25. februar 2012 vil, sammen med svarene på disse, løbende og senest 27. februar 2012 blive offentliggjort i anonymiseret form på udbudshjemmesiden under menupunktet "Spørgsmål og svar".

Spørgsmål, der fremsendes senere end den 25. februar 2012, kan påregnes besvaret senest seks dage før tilbudsfristens udløb. Dette forudsætter dog, at det er muligt for udbyder at besvare disse spørgsmål senest seks dage før tilbudsfristens udløb, det vil sige den 29. februar 2012. Herefter kan der ikke komme nye oplysninger til udbuddet.

Spørgsmål og svar offentliggjort senest den 29. februar 2012 indgår herefter som en del af udbudsmaterialet.

#### **4. Kørsel omfattet af de udbudte delaftaler, aftaleform A og B**

Den udbudte kørsel omfatter variabel kørsel, der bestilles fra gang til gang. TS er kontraktpart for variabel kørsel i dette udbud, herunder for fast bestilt variabel kørsel, der er faste bestillinger af variabel kørsel for en længere periode.

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 for borgere i Region Midtjylland og Region Syddanmark (dog ikke Ærø)
- Siddende patientbefordring (bilag C) for borgere i Region Midtjylland og Region Syddanmark
- Kommunal kørsel (bilag D og bilag D1) for borgere i Favrskov, Holstebro, Horsens, Lemvig, Norddjurs, Randers, Samsø, Silkeborg, Skive, Viborg, Aarhus, Tønder, Varde, Aabenraa, Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde, Langeland, Middelfart, Nordfyns, Nyborg og Svendborg kommuner

Inden for nogle af ovenstående ordninger er der en egenbetaling for passagererne. Egenbetalingen betales i vognen ved kørsels start.

Der er option på yderligere kommunal kørsel og teletaxi-/telekørsel for de kommuner, som TS allerede udfører kørsel for.

Under forudsætning af politisk vedtagelse indgås der aftale om kommunal kørsel i Billund, Sønderborg og Syddjurs. Kørslen vil i givet fald blive indfaset i løbet af kontraktperioden.

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

#### **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 nordtyske sygehuse. Kørslen til Tyskland vil i så fald høre under de 2 % af den udbudte kørsel som TS jf. afsnit 4.1. vil koordinere manuelt. Det vil sige, at den enkelte vognmand ikke er forpligtet til at udføre kørsel i Tyskland.

#### **Opstart af den udbudte kørsel**

Den udbudte kørsel starter op fra 1. april 2012, med undtagelse af Patientbefordring i Region Syddanmark, som starter op fra 1. maj. 2012

#### **4.1. Koordinering af kørslen**

TS 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 vognmænd/vogne, der skal udføre kørslen.

Vogne i dette udbud vil blive anvendt til at befordre personer under alle tilsluttede kørselsordninger, i det omfang den enkelte vogn opfylder krav hertil.

Januar 2012

Variabel kørsel fordeles på vogne af Planetsystemet. Grundprincippet er, at den vogn, der giver den mindste udgift for TS, vælges til at udføre kørslen. Planetsystemet holder samtidig styr på, at en vogn kun bliver valgt, hvis den opfylder de fysiske krav, dvs. at der er ledige pladser i vognen af den påkrævede type, at den er forsynet med lift, hvis det er påkrævet osv. Valget sker således blandt vogne, der er egnede til at udføre kørslen og på grundlag af en sammenvejning af timepris for kørsel og ventetid, geografisk placering af hjemstedet, samt udgifterne ved at benytte en vogn med et igangværende vognløb, frem for at starte en ny vogn op.

TS forbeholder sig ret til, at koordinere kørslen manuelt, såfremt TS i løbet af kontraktperioden 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 billigste pris i forhold til opgaven. Denne kørsel vil dog udgøre under 2 % af den samlede kørselsmængde.

#### **Lav timepris – større chance**

Modellen for fordeling af kørsel i Planetsystemet indebærer, at chancen for at få kørsel alt andet lige vil være større, jo lavere timepris man tilbyder at køre for, og jo bedre man er placeret geografisk i forhold til den kørsel, der skal udføres. Eksempler på Planetsystemets valg af vogne er vist i afsnit 8.5. om kørselsfordeling.

#### **4.2. Kørsel om natten**

Der vil indenfor en del af de udbudte kørselsordninger forekomme kørsel om natten i tidsrummet 24.00-06.00. Vogne der er tilmeldt om natten, *skal* stå til rådighed for TS. Alternativt skal vognen lukkes, jf. afsnit 8.7. om den daglige drift.

#### **4.3. Kørsel juleaften**

Alle vogne og vogngrupper *skal*, som udgangspunkt, stå til rådighed for TS den 24. december fra kl. 14.00 til den 25. december kl. 02.00, med mindre man er forpligtet af kontrakt til anden side i det pågældende tidsrum. Dokumentation for anden kørselsaftale skal fremsendes inden tilbudsfristen.

Tildeling af kørsel til vogne, der skal køre den 24. december, vil blive fortaget på baggrund af september og oktober måneds omsætning i TS, således at de vogne der har den største omsætning, vil blive udpeget først og vogne med den mindste omsætning vil blive udpeget sidst. Der vil være mulighed for at indgå speciel aftale for vogngrupper.

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 %, hele døgnet.

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



## 5. Aftaleformer

### 5.1. Aftaleform A

Variabel kørsel uden garanti for kørselsomfanget. Herunder hører fast bestilt variabel kørsel, der er faste bestillinger af variabel kørsel for en længere periode. Der indgås parallelle rammeaftaler om udførelsen af kørslen med flere leverandører og med op til 3000 vogne. Der bydes med en pris på opstartsgebyr, en timepris for køretid og for vente-/servicetid, vogntype og vognplacering.

#### Enkeltvogne

Alle vogne, der indgås aftale med efter aftaleform A, vil blive lagt ind i Planetsystemet med et hjemsted, som tilbudsgiver selv fastlægger i tilbuddet. Hjemstedet kan ikke ændres i kontraktens løbetid.

#### Vogngrupper

Vognmænd med flere vogne af samme type kan byde med vognene i en vogngruppe, hvis vognmanden selv har, eller er tilsluttet en bemandet bestillingscentral, som er overvåget i vogngruppens åbningstid. En vogngruppe skal bestå af mindst 3 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. Hjemstedet for vognene i vogngruppen kaldes byområdet. Se endvidere bilag A. Byområdet kan ikke ændres i kontraktperioden.

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.

### 5.2. Aftaleform B

Variabel kørsel med garantiperiode (garantivogne) vil blive udført med faste leverandører, der vælges blandt de indkomne tilbud. På garantivogne skal der bydes med en pris på kørsel på hverdage, i fastlagte tidsperioder. Enkelte garantivogne skal endvidere være til rådighed i weekender og helligdage. Det fremgår af bilag B, hvilke tidsperioder der skal bydes på.

Uanset om TS benytter vognen til kørsel eller ej, garanterer TS betaling for et fast antal timer pr. dag i et nærmere defineret tidsrum (garantiperioden). TS vil via Planetsystemet sikre, at disse vogne kommer til at køre så meget som muligt i garantiperioden.

Opstartsbeløbet på garantivogne i denne periode er fastlagt til 0 kr. Garantiperioden betales efter den budte pris, dvs., at vognen altid som minimum vil få service- og ventetidsbetaling i garantiperioden, dog betales de nødvendige pauser *ikke* af TS.

Enhver garantivogn skal forhåndsgodkendes af TS inden opstart. Godkendelsen foregår hos TS.

**Garantiperiode:** Vognen skal være til rådighed for TS (se det i bilag B angivne tidsrum), som betaler, uanset om vognen kører eller ej, på nær i de nødvendige pauser.

**Rådighedsperiode:** Rådighedsperioden starter 1 time før og slutter 1 time efter garantiperioden. Vognen skal være til rådighed for TS, således at der kan planlægges på

Januar 2012

vognløbet. Hvis der er planlagt kørsel i perioden, skal den køres. Der afregnes for kørslen som i garantiperioden. Hvis en garantivogn udfører kørsel i rådighedsperioden, vil det betyde en reduktion på 25 kr. i planlægningsprisen. Reduktionen gives for at optimere planlægningen af kørsel på garantivogne i garanti- og rådighedsperioden. Vognløbet kan ikke lukkes i perioden. TS forbeholder sig ret til at flytte garantiperioden med 1 time i hver retning. Rådighedsperioden flytter automatisk med, således at den er en time før og efter garantiperioden. Ønsker TS at gøre brug af denne mulighed, vil det blive varslet med mindst 8 arbejdsdage og gældende tidligst fra 10. arbejdsdag.

**Pauser:** Der kan på garantivogne kun indlægges flydende pauser. Flydende pauser er pauser uden noget fast defineret sted for pausens afholdelse. Den enkelte 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.

**Øvrig tid:** Udenfor garanti- og rådighedsperioden kan vognmanden vælge at lukke vognen, eller vælge at have vognen åben på lige vilkår med vogne, der har budt på aftaleform A. Vognen vil i den øvrige tid have samme hjemsted som i garantiperioden. I den øvrige tid vælger vognmanden selv i hvilket omfang, vognen skal være til rådighed for TS. Vognmanden må i den øvrige tid indlægge privatrejser eller lukke vognen efter eget ønske, dog jf. afsnit 8.7. Hvis det ønskes at have vognen åben i den øvrige tid, skal der på tilbudsblanketten for aftaleform B angives en separat pris på "øvrig tid".

**Ferie:** Udvalgte garantivogne *skal* holde ferie i 4 uger, indenfor perioden 1. juli til 15. august 2012. Det fremgår af garantivognslisten (bilag B), hvilke garantivogne der *skal* holde ferie og i hvilken periode ferien skal afvikles. Garantivogne som ikke skal holde "tvungen" ferie, men *ønsker* at holde ferie, aftales med TS senest 1. maj 2012.

## 6. Krav til vognene

Alle vogne skal til enhver tid opfylde alle love og myndighedskrav vedrørende personbefordring samt som minimum have den lovpligtige forsikringsdækning. Vogne og udstyr skal endvidere opfylde de krav om indretning og færdselssikkerhed som myndighederne måtte stille hertil.

Ved afgivelse af tilbud, forpligter tilbudsgiver sig til at opfylde følgende krav til vognene. Kravene er minimumskrav som skal opfyldes af alle vogne. I forbindelse med kontraktindgåelsen kan TS 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.
- 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
- Vognalderen må i kontraktperioden ikke overstige 8 år.
- Vogne der udfører kørsel på tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring (EP), samt vogne som kører på tilladelse til offentlig servicetrafik (OST) skal på vognens sider have påskrevet firmanavn i overensstemmelse med tilladelsen.

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 vognmanden. TS er bekendt med, at flere vogne kan ændre kapacitet, f.eks. ved at flytte eller fjerne sæder og i forhold til pladskrav til kørestole. Kravene til de enkelte vogntyper fremgår af afsnit 6.1.

Kan det tilbudte materiel ikke indsættes fra kontraktstart, skal vognmanden oplyse hvilket midlertidigt materiel, der bliver anvendt til kørslen. Midlertidigt materiel skal erstattes af det tilbudte materiel senest 1 måned efter kontraktstart.

### 6.1. Vogntyper

Kravene til vogntyper er minimumskrav. Disse minimumskrav skal opfyldes af alle vogne af de pågældende typer.

#### Type 1

Vognen skal have plads til 4 personer (ekskl. fører) og være udstyret med mindst 4 døre. 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. Bagsædet skal have en bredde, efter producentens mål, på mindst 1400 mm. Der skal være plads til indvendig bagage svarende til mindst 1 sammenklappelig kørestol.

#### Type 2

Vognen skal have plads til 4 personer (ekskl. fører) og være udstyret med mindst 4 døre. 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. Bagsædet skal have en bredde, efter producentens mål, på mindst 1400 mm. Der skal være plads til indvendig bagage svarende til mindst 2 sammenklappelige kørestole.

I garantivogne, Aftaleform B, af denne vogntype skal der medbringes autostol, der er godkendt til børn op til 13 kg.

Januar 2012

### **Type 3**

Vognen skal have plads til mindst 5 personer (ekskl. fører). Vognen skal være udstyret med hjælpetrin og være indrettet således, at der er gode adgangsforhold til samtlige siddepladser. Indstigningstrin og evt. efterfølgende trin skal være lavest mulige. Vognen skal have plads til bagage svarende til mindst 1 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 TS.

### **Type 4**

Vognen skal være forsynet med motordrevet lift, og indrettet til at kunne transportere kørestole med en maksimal størrelse (inkl. bruger) på (længde x bredde) 140cm x 80 cm. Der skal være plads til mindst 1 kørestol samt mindst 3 siddepladser til øvrige passagerer. Såvel sæder som kørestole skal placeres fremadrettet.

Liftpladen skal have en størrelse på minimum (længde x bredde) 135 cm x 80 cm. 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 (højde x bredde) 130 cm x 85 cm.

Øvrige forhold: Det skal bemærkes, at for køretøjer af typen M2 (over 9 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 loft og gulv skal være mindst 133 cm. Bemærk, at det fra 2014 vil være et krav for type 4, at afstanden mellem gulv og loft er mindst 180 cm.

### **Type 5**

Vognen skal være forsynet med motordrevet lift, og indrettet til at kunne transportere kørestole med en maksimal størrelse (inkl. bruger) på (længde x bredde) 145 cm x 80 cm. Der skal være plads til mindst 2 kørestole samt mindst 5 siddepladser til øvrige passagerer. Såvel sæder som kørestole skal placeres fremadrettet.

Liftpladen skal have en størrelse på minimum (længde x bredde) 135 cm x 80 cm. 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 (højde x bredde) 145 cm x 85 cm.

Øvrige forhold: Det skal bemærkes, at for køretøjer af typen M2 (over 9 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.

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

I garantivogne skal liften kunne hæve mindst 400 kg.

### **Type 6**

For denne type gælder samme krav som for type 5. Derudover skal vognen medbringe en trappemaskine, som skal forefindes i vognen under kørslen. Trappemaskinen skal have en vægtpacitet på mindst 120 kg inklusiv bruger og kørestol.

Prisen for løft skal være indregnet i den afgivne timepris for garantivogne, aftaleform B. For variable vogne, aftaleform A, afgives prisen pr. løft.

## 6.2. Fastspænding

Kunder må *kun* befordres siddende i en korrekt fastspændt kørestol eller på et af vognens sæder. Enhver bespænding af kørestol/passagerer skal altid opfylde lovens krav. Alle kunder og ledsagere inkl. kørestolsbrugere skal fastspændes i 3-punkts sikkerhedssele.

I tilfælde, hvor passageren af lægelige årsager ikke kan eller må fastspændes, skal der jf. bekendtgørelse nr. 324 af 07/04/2006 foreligge en lægeattest, der fritager passageren for fastspænding med sikkerhedssele. Det påhviler passageren at kunne fremvise en sådan attest. Opstår der i sådanne tilfælde problemer mht. planlægningen af kørslen, herunder passagerernes placering i vognen, skal TS kontaktes.

Alle vogne, der kører med kørestole, skal være forsynet med remme til fastgørelse af kørestole. Fastgørelse skal minimum være to hold foran kørestolen og to hold skråt bagud. Kørestolen skal være solidt fastspændt til vognens bund med ISO10542 eller SAE J2249 godkendte kørestolsbeslag med tydelig afmærkning (4-punkts strop- eller sele- bespænding fastgjort til vognbunden) og i øvrigt i henhold til gældende lovgivning. Det er som udgangspunkt kørestolsbrugeren, der har ansvaret for at kørestolen kan fastspændes korrekt, såfremt der er tale om en myndig person. Er kørestolsbrugeren ikke myndig, er det personens værge der har ansvaret. Såfremt en kørestol ikke kan fastgøres efter forskrifterne, må kunden ikke befordres i kørestolen, og TS skal underrettes.

Øvrige hjælpemidler (mini-crossere, sammenklappelige kørestole, gangstativer, rollatorer mv. samt iltblasker) skal være fastgjort under kørslen.

## 6.3. Skiltning

Alle vogne som kører efter aftaleform A skal som minimum være tydeligt mærket med minimum 1 stk. Flextrafik sugekopskilt i forrudens højre side eller sidestreamere i bagerste sideruder. Vogne der kører efter aftaleform B skal som minimum være udstyret med sidestreamere i de bagerste sideruder. Materiale udleveres af TS.

## 6.4. Mobiltelefon

I samtlige vogne samt reservemateriel skal der forefindes mobiltelefon. Telefonen skal være forsynet med udstyr, så den til enhver tid kan betjenes under kørsel efter gældende lovgivning. TS skal kunne ringe *direkte* til vognen. Chaufføren skal kunne ringe til TS og kunderne. Hver enkelt vogn vil få tilknyttet ét telefonnummer i Planetsystemet. Det er op til vognmanden, hvordan han vil håndtere driften, så der leves op til kravene.

## 6.5. Udstyr til kommunikation og navigation

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

Alle vogne skal desuden være udstyret med opdateret GPS navigationsanlæg. Udstyret anskaffes og vedligeholdes af vognmanden. Registreringen af GPS data og hvordan TS anvender disse er beskrevet i afsnit 8.3.

Hvis vognen er tilsluttet en bestillingscentral/-kontor kan der træffes aftale om en anden løsning. Fx. 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

Januar 2012

Planet og Winfleet (TS' flådestyringsværktøj), påhviler entreprenøren og/eller producenten af bilsoftwaren.

Terminalen skal kunne sende til 5 cifret 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 TS' Planetsystem tilknyttet positionering (GPS):

1#  
2#XXX#  
3#XXXXXXXX#  
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](http://www.protracking.dk).

Omkostninger ved kommunikationen finansieres på følgende måde:

Beskeder fra Planetsystemet til de enkelte terminaler betales af TS.

Beskeder fra de enkelte vogne til TS' Planetsystem betales af entreprenøren.

Vognmanden står frit i valget af leverandør til Winfleet. Kendte leverandører:

- ProTracking Aps, Holstebrovej 72, 8800 Viborg, tlf. 70 20 06 98
- Digana-Taximat A/S, Ørslevvestervej 72A, 4173 Fjenneslev, tlf. 57 80 86 80
- ABC Radiotelefon, Sæbyvej 12, 9800 Hjørring, tlf. 98 90 06 00

Andre mulige leverandører kan oplyses ved henvendelse hos ProTracking Aps. TS har ingen præference for hverken de nævnte eller andre leverandører.

### **Særligt for taxacentraler**

I forhold til taxacentraler med automatisk bookning af ture fra Planetsystemet, vil der 1. august 2012 ske en ændring af telegrammet, der indeholder information om første tur (telegram 100). Ændringen sker for at inkludere flere relevante informationer om første køreordre på et vognløb.

Ovenstående gælder systemer, der kommunikerer med Planetsystemet via TAXI800 og altså ikke de der kommunikerer via SUTI. Ændringen af telegram 100 i TAXI800 indebærer følgende:

- I adressefeltet er kun adressen med eventuelle oplysninger om nummer, opgang mm. Alternativt en såkaldt specialadresse.
- I adressenoteringsfeltet placeres oplysninger om område og kommune
- Adressenoteringer placeres i feltet med fritekst

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

## **7. Krav til kørselens udførelse**

TS forventer, at betjeningen af passagererne sker på en god og forsvarlig måde. Vognmanden og chaufførerne er forpligtet til at følge de retningslinjer, der fremgår af kontraktens § 4-7. TS forventer i øvrigt, at opfølgning på passagerbetjeningen sker i et tæt samarbejde mellem TS og vognmændene.

Tilbudsgiver skal indhente børneattester på alle chauffører, der udfører kørsel for TS. Dokumentation for indhentning af børneattest, skal kunne forevises på forlangende. Disse attester skal være "rene".

### **7.1. Problemer i forbindelse med afviklingen af kørslen**

Vognmanden eller den enkelte chauffør har selv pligt til at løse problemer i forbindelse med afviklingen af kørslen. Kan problemer (f.eks. defekte vogne, større forsinkelser, forkerte adresser) ikke umiddelbart løses af vognmanden/chaufføren, kontaktes TS.

TS skal altid kontaktes, hvis en kunde ikke er at finde på det aftalte sted. Det er til enhver tid TS, der afgør om chaufføren skal vente på adressen og dermed tildeles ventetid, eller om turen skal meldes forgået.

Inden for nogle af kørselsordningerne er der en egenbetaling for passagererne, som modregnes vognmandens betaling for kørslen. Der betales kontant i vognen ved kørselens start. Det er chaufførerne eller vognmændenes eget ansvar at opkræve denne egenbetaling. Hvis kunden ikke kan betale kontaktes TS. Chaufføren skal efter ønske fra kunden, udstede en kvittering for betalt kørsel. Ved henvendelse til TS er det muligt at få udleveret kvitteringsblokke til formålet.

### **7.2. Kundeservice**

Det er et krav at chaufføren ringer til kunden ca. 5 minutter før vognen ankommer, såfremt kundens telefonnummer fremgår af køreordren. Det er vognmandens ansvar at sørge for, at vognen er udstyret med en mobiltelefon, der kan benyttes til formålet. Der afregnes ikke særskilt herfor. Den medgående udgift til telefonopkaldene, skal indregnes i den samlede tilbudspris.

Chaufføren skal ved afhentning og aflevering af kunder hjælpe kunden ind og ud af vognen sammen med vedkommendes ejendele. TS forventer, at chauffører, der udfører kørsel for TS, selv kan vurdere den enkelte situation og udvise passende konduite.

### **7.3. Uhedsrapport**

Vognmanden skal skriftligt underrette TS om alle driftsuheld indenfor 24 timer efter uheldstidspunktet. Dette er af hensyn til besvarelse af forespørgsler herom fra pressen eller andre.

### **7.4. Uddannelse af chauffører**

Vognmanden skal sikre, at alle chauffører er bekendt med de til enhver tid gældende regler for de enkelte kørselsordninger. Til hjælp for dette har TS udarbejdet en folder henvendt til chauffører, som beskriver hvordan kørslen skal udføres. Denne folder er tilgængelig på TS' hjemmeside. TS forventer, at alle chauffører, der udfører kørsel under dette udbud, har læst

Januar 2012

og forstået denne folder inden kontraktstart. Det er ligeledes vognmandens ansvar, at chaufførerne er uddannet i at anvende det foreskrevne tekniske udstyr.

### **Førstehjælp**

Vognmanden er ansvarlig for, at han selv samt hans chauffører til enhver tid har gennemgået et godkendt førstehjælpskursus inden for de seneste 3 år. TS kan til enhver tid bede om dokumentation for gennemførelsen. Hvis denne ikke kan fremvises, vil de berørte vogne eller vogngrupper blive lukket indtil dokumentationen er fremsendt. Det omtalte kursus udbydes af bl.a. AOF, FOF og Dansk Røde Kors. Vognmanden står frit i valget af kursusudbyder.

### **Befordring af bevægelseshæmmede/Introduktion til offentlig servicetrafik**

TS 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 TS. Gennemførelse af uddannelsen skal efter anmodning kunne dokumenteres skriftligt.

Vognmænd, der opnår kontrakt på liftvogne efter aftaleform B (garantivogne), skal dokumentere at uddannelse er gennemført for samtlige chauffører, der anvendes til at køre garantivogne.

Uddannelsen er under revision, men forventes klar i nyt format i løbet af 2012, som en 5 dages modulopbygget uddannelse, hvor:

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

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

For chauffører på garantivogne, er det et krav, at chaufføren senest 1 måned efter kontraktstart, har gennemgået modul 1.

Bemærk, at det er et varslet krav, at *alle* chauffører, vognmænd og centralpersonale som kører eller håndterer kørsel for TS senest 1. marts 2014, har gennemført modul 1. Derfor opfordrer TS alle vognmænd/selskaber til at tilmelde sig kurset i 2012. Der kan ikke opnås merit for modul 1.

Chauffører på liftvogne, der har gennemført kurset "befordring af bevægelseshæmmende" kan få merit for modul 3 i det nye kursus.

Yderligere information om uddannelsen "Befordring af bevægelseshæmmede" og "Introduktion til offentlig servicetrafik" vil fremgå af TS hjemmesider hurtigst muligt.

### **"Flyhigh"-kursus i Midttrafiks område**

Chauffører på garantivogne i Midttrafiks område (garantivogne nummer 1-45) skal endvidere deltage i et kursus af to dages varighed. Kurset har fokus på kundeservice og vil blive afholdt i Aarhus-området. Der ydes ikke yderligere økonomisk kompensation for deltagelsen udover almindelig VEU godtgørelse. Vognene omfattet af dette uddannelseskrav vil få nærmere information i kontraktperioden.



### **7.5. Uniformering**

Vognmanden har pligt til at sikre sig at chaufføren af en vogn til enhver tid er iført uniformslignende beklædning. Chaufføren skal fremtræde præsentabel og velsoigneret. Såfremt vognmanden ikke har et uniformsregulativ, kan følgende vejledende krav anvendes:

Chaufføren skal bære tydeligt skilt med navn samt TS' logo. Skilte udleveres af TS. Den enkelte beklædningsdel skal være ensfarvet. Bukser (eller for kvindelige førere, evt. 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. Joggingsko, sandaler o.l. må ikke anvendes. Anvender chaufføren sixpence, caps eller lignende skal disse være ensfarvede, mørke og logo-fri. For begge typer gælder at kasketskygge skal være fremadvendt.

## 8. Kørselsplanlægning i Planetsystemet

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 8.5

Alle disse oplysninger anvender Planetsystemet til at planlægge kørslen og fordele den på 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 vognmanden er sat til rådighed for TS, 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 passagerer i vognen på samme tidspunkt

### 8.1. Bestilling af rejser

Bestilling af rejser modtages af kørselskontorer hos TS eller pågældende kommune, sygehus eller institution, alt efter hvad der er aftalt. Det personale, der modtager bestillingerne, lægger de bestilte rejser ind i Planetsystemet. Den enkelte chauffør eller vognmand er ikke involveret i modtagelsen af bestillinger fra brugerne.

Når de bestilte rejser lægges ind i Planetsystemet, sker der en automatisk planlægning af kørslen til senere udsendelse af køreordre til de vogne/vognmænd, der skal udføre kørslen.

### 8.2. Udsendelse af køreordre til vognene

Udsendelse af køreordrer til de enkelte vogne sker automatisk gennem systemet, 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 evt. særlige krav til service ift. 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 en køreordre ad gangen, vil chaufføren ikke bemærke ændringerne.

Gennem Planetsystemet udsender TS varsling om forestående kørsel til de enkelte vognmænd. Der udsendes varsling omkring kl. 20.00, omfattende kørsel 12 timer frem. Denne udmelding ligger fast til kl. 8.00 næste morgen. De varslede ture beskriver kun den kørsel, der forventes at blive tildelt de enkelte vogne. Som beskrevet ovenfor kan der løbende opstå ændringer i forhold til den udsendte varsling for ture der begynder efter kl. 08.00 næste dag.

Disse varslinger kan enten udmeldes på fax eller via e-mail. Udsendelsen per e-mail er væsentligt tidligere fremme hos vognmanden end varslinger udsendt pr fax. Fax anvendes i tilfælde af nedbrud.

### **8.3. GPS positionering**

Alle vogne skal være forsynet med udstyr, der gør TS 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 vognmanden.

GPS positionering giver TS mulighed for at få oplyst vognens position og hastighed, når vognen udfører kørsel. Hver gang chaufføren indhenter ny køreordre på sit system, vil GPS positionen automatisk blive sendt sammen med de telegrammer, der i forvejen sendes fra de enkelte vogne til TS.

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

TS forbeholder sig ret til at bruge bilens afgivende GPS position til yderligere kontrol. Dette kan evt. bruges ved kontrol af ekstra betaling på en tur eller hvad TS finder nødvendigt.

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

### **8.4. Vogngrupper/enkeltvogne**

Vogne kan 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/vognmanden, som herefter finder den bedst egnede vogn til opgaven. Planetsystemet skelner ikke mellem vogngruppetilslutning og enkeltvognstilslutning ved tildeling af kørsel.

### **8.5. Kørselsfordeling**

Der findes flere faktorer i Planetsystemet, som har indflydelse på, hvordan kørslen fordeles mellem vognene. Som udgangspunkt angiver vognmanden ved afgivelse af tilbud en pris for vognen, som er opdelt i et opstartsbeløb og en timepris for henholdsvis køretid og vente-/servicetid (disse begreber er beskrevet i afsnit 9.1.). Herudover angiver vognmanden et hjemsted/byområde for vognen. Disse faktorer lægges ind i Planetsystemet. Det er altså vognmanden, 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.

Januar 2012

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 13 kriterier:

1. Kundens behov til 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 dog flere faktorer ved fordelingen af kørsel:

4. Privatrejser, som dækker over begrebet "optaget til anden side" og booker vognen ud af Planetsystemet i et bestemt tidsrum. Vognmanden 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 8.6. om privatrejser.
5. Øvrige ture i systemet, som giver mulighed for, at en tur kan indgå i en kombination med andre ture.
6. Åbningstider på vognen, dvs. er vognen reelt disponibel i det tidsrum, som kørslen skal udføres?
7. Kundens spildtid. Den tid kunden bruger på omvejskørsel og andre kunders vente-/servicetid indregnes iht. gældende serviceniveau.

### **Planlægningspris**

I planlægningssystemet er prisangivelsen delt i 2: en afregningspris, der er den nøjagtige timepris, som vognmanden 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 8-11 nedenfor. Vognen afregnes fortsat til den budte timepris.

8. Garantivogne (aftaleform B) der udfører kørsel i rådighedsperioden får en reduktion i planlægningsprisen på 25 kr. i rådighedsperioden. Reduktionen gives for at optimere planlægningen af kørsel på garantivogne i garanti- og rådighedsperioden.
9. 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 systemet kan, 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.
10. 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.

Januar 2012

11. Forøgelse af planlægningspris kan anvendes, hvis vognmanden udtrykker ønske om dette, og hvis TS accepterer dette. Årsagen til et sådan ønske kan være, at en gruppe af vogne 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 vognmanden, 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 vognmandens konkurrencesituation, men det kan altså vurderes nødvendigt af vognmanden.

12. I Planet-systemet er det muligt, at ændre køretiden for typer af biler, som ifølge lovgivningen, har individuelle hastighedsbegrænsninger.

Dette gøres ved at forøge det der kaldes køretidsfaktoren. Forøgelsen vil være 10 % og betyder, at en tur som fx normalt ville kunne afvikles på 60 minutter, vil Planet-systemet i så fald planlægge til 66 minutter. Eventuel tom frem- og returkørsel vil tilsvarende blive forøget.

Dette får betydning ved tildelingen af turene, da et vognløb knyttet til en vogn med forøget køretidsfaktor, ikke vil kunne nå det samme antal ture, da turene varer længere tid. Hvis vognløbet er fyldt op, vil der sandsynligvis være færre, men lidt længere ture. Forøgelse af køretiden vil fx kunne indebære, at vognen ikke tildeles ture, fordi den maksimale omvejskørsel for kunden overskrides, som følge af den øgede køretidsfaktor. Dette kompenseres der for, ved at den budte pris for køretid forøges med 5 %. Men en køretidspris, der er forøget med 5 %, medfører at kørslen bliver tilsvarende dyrere, hvilket Planet-systemet naturligvis også tager hensyn til, ved tildeling af turene.

13. Hver dag ved 17-tiden køres en replanering af al kørsel til den næste dag. Denne replanering er med til at sikre den for TS mest økonomisk fordelagtige fordeling af kørslen.

### **Eksempler på kørselsfordeling**

Nedenfor analyseres det samme eksempel ud fra forskellige faktorer.

En vognmand har den billigste stationcar i hans 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, alt andet lige, være den billigste vogn til turen. Turen tildeles dog en anden vogn:

#### *Scenario 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 TS.

#### *Scenario 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.

#### *Scenario 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.

## 8.6. 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 TS. Det angives hvor privatrejsen går fra og til, og på hvilken dato og i hvilket tidsrum privatrejsen udføres. Der kan fra vognen, via vognmandsportalen og af TS indlægges privatrejser på vognløbet. Det skal bemærkes at indlagte privatrejser ikke vil blive slettet fra igangværende vognløb. Skal privatrejser slettes, må vognmanden således give TS 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 5 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. kontrakt om Flextrafik § 14 stk. 2. Ved gentagelser lukkes vognen jf. kontrakt om Flextrafik § 14 stk. 1.

TS forbeholder sig ret til at ændre retningslinjerne for benyttelsen af privatrejser i kontraktperioden.

### Privatrejser for enkeltvogne

TS ønsker, at så mange chauffører eller vognmænd som muligt, selv lægger privatrejser ind, fra vognen eller via vognmandsportalen. Hvis vognmanden lægger en privatrejse ind, mindst 18 timer før privatrejsens start, vil forudbestilte ture som privatrejsen overlapper, blive flyttet fra vognløbet.

For enkeltvogne gælder det, at privatrejser må anvendes i de tilfælde, hvor såvel start- som slutadressen er lig med hjemstedet (fx 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 vognmanden på forlangende kunne dokumentere at privatrejsen er anvendt til spærring pga. 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 følgerlig en skattepligtig indkomst for vognmanden.

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

### Privatrejser for vogngrupper

Vogngrupper har ikke adgang til vognmandsportalen, og skal derfor kontakte TS 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, men *kun* 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. Vognmanden skal på forlangende kunne dokumentere at privatrejsen er anvendt til spærring pga. hyrevogns- eller anden, kontraktlig kørsel.

### 8.7. Den daglige drift

TS skal primært kontaktes telefonisk på hverdage i tidsrummet 08.00-16.00 eller via mail. Mail overvåges på hverdage i tidsrummet 08.00-15.00. På øvrige tidspunkter samt i weekender og på helligdage, kan TS kun kontaktes telefonisk og kun med spørgsmål vedrørende driften den pågældende dag.

Det er *ikke* muligt at bruge mail til at oplyse om rettelser til den samme dag. Mail kan også bruges til generelle spørgsmål, dog ikke til spørgsmål om udbuddet. TS ønsker at omfattende ændringer oplyses via mail. Det kan fx være lukning af vogne i flere dage, permanente ændringer i åbningstider, nyt materiel eller ændringer af kontaktoplysninger til vognene.

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

#### Driftsovervågning

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

Det er væsentligt at bemærke, at den driftsovervågning af den samlede kørsel, som TS varetager, ikke tilsidesætter vognmandens ansvar for selv at overvåge egen drift. Vognmandsportalen/planetadgang giver vognmanden/centraler mulighed for at overvåge egen kørsel også uden for TS' åbningstider.

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

#### Den daglige drift

Når vogne tilmeldes for første gang efter kontraktstart, kan der gå op til ti hverdage, før vognen er oprettet i systemet og klar til drift.

- Tilmeldte vogne og vogngrupper skal altid stå til rådighed for TS.
- Det er vognmanden/centralens ansvar at overvåge og regulere åbningstider og antallet af tilmeldte vogne. Vognmanden/centralen skal altid meddele TS, hvis tilmeldte vogne ikke er disponible.
- Der kan endvidere spærres for kørsel gennem Planetsystemet, ved at lægge privatrejser ind jf. afsnit 8.6. Dette gøres for vogngrupper ved at kontakte TS telefonisk. Enkeltvogne kan lægge privatrejser ind via vognmandsportalen eller på udstyret i vognene.
- 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 TS, skal vognen befinde sig i byområdet/hjemzonen, som er aftalt med TS. Alternativt skal indlægges en privatrejse jf. afsnit 8.6.
- Der må ikke benyttes flere vogne til at udføre ét givet vognløb.
- TS skal omgående kontaktes, hvis en tur ikke kan udføres, uanset hvilken varslingsperiode den pågældende vogn har.

## 9. Afregning

### 9.1. Betalingsmodellen

Betalingsmodellen for Aftaleform A (Variabel kørsel). Betalingen til en vognmand for en variabel kørsel beregnes i Planetsystemet på følgende måde:

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

Hvor:

B = Betalingen  
 O = Opstartsbeløb  
 T<sub>k</sub> = Køretiden i timer  
 P<sub>k</sub> = Timeprisen for køretid  
 T<sub>s</sub> = Vente-/servicetiden i timer  
 P<sub>s</sub> = 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) 5 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) 5 minutter af fremkørslen til første kunde og 10 minutter af returkørslen fra sidste kunde – regnet fra kanten af byområdet.

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

Vente-/servicetid (T<sub>s</sub>) 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 5 minutters servicetid ved af og pålæsning, for rollator eller sammenklappelig kørestol beregnes der 1 minut ved af og pålæsning.

Der beregnes vente-/servicetid for alle ophold udenfor hjemstedet/byområdet, med mindre det er ophold ønsket af vognmanden; fx 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 TS. Se endvidere afsnit 9.4. om korrektioner.

#### Eksempel på betalingsberegning – variabel kørsel

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 8 minutter til fremkørsel til 1. kunde.



Januar 2012

- der er afsat i alt 30 minutters servicetid til af- og påstigning af alle kunderne.
- der er beregnet i alt 229 minutters køretid fra 1. kunde stiger på til sidste kunde stiger af.
- der er beregnet 23 minutter på returkørsel til hjemsted.

TYPE	Faktisk Tidsforbrug	Tidsfradrag frem- og returkørsel	Afregnet køretid	Afregnet servicetid
Fremkørsel til 1. kunde	8 min.	-5 min.	3 min.	
Servicetid for alle kunder	30 min.			30 min.
Køretid	229 min.		229 min	
Returkørsel (efter sidste 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				1075 kr.
Opstartsbetaling				30 kr.
Samlet betaling				1.105 kr.

## 9.2. Planlægningsparametre - variabel kørsel

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.

## 9.3. Afregning (omvendt fakturering)

Betaling for den udførte kørsel beregnes automatisk af Planetsystemet. Betalingen beregnes løbende, når ture er udført – og alle oplysninger lagres månedsvis. Planetsystemet beregner vognmandens betaling på baggrund af de planlagte køre-, vente- og servicetider. Opstår der forsinkelser, som ikke bliver indhentet undervejs, vil vognmanden ikke automatisk få betaling for det større tidsforbrug. Derfor er det nødvendigt med manuelle korrektioner til den pris, som vognmanden i første omgang har fået ud for turen.

TS har valgt at afregningen for al kørsel varetages af Midttrafik.

## 9.4. Korrektioner

Der reguleres kun for forsinkelser, der skyldes forhold, som vognmanden ikke kan påvirke. Det kan være forsinkelser hos kunden, særlige trafikforhold, vejrlig og lignende. TS 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. Vognmanden 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.

Januar 2012

Vognmanden skal indberette korrektioner til Midttrafik. Dette gøres telefonisk på 8740 8399 i tidsrummet mandag til torsdag kl. 9.00-15.00 og fredag kl. 9.00-13.00 eller via mailadressen [vognafregning@midttrafik.dk](mailto:vognafregning@midttrafik.dk)

Indberetningen 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

Alle indberetninger vedrørende korrektioner skal være Midttrafik i hænde senest 3 hverdage efter vognløbets afslutning.

### **9.5. Nøddrift**

I tilfælde hvor vejrlig eller lignende medfører forsinkelser på ture i mere end 50 % af TS' område, kan TS 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 TS den dag, hvor der erklæres nøddrift, vil i stedet blive kompenseret med 20 % ekstra betaling. Nøddriften omfatter alle vognløb, der har udført kørsel for TS den pågældende dag, uanset om vejrlig eller lignende har medført store eller små forsinkelser. Der kan altså på dage med nøddrift ikke forventes anden betaling end normal betaling + 20 % uanset tidsforbruget på vognløbet. Beslutning om at erklære nøddrift træffes af TS.

### **9.6. Betaling til vognmanden**

Vognmanden 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 evt. egenbetaling fra kunden, som er modregnet
- Køre- og ventetidsminutter

Bemærkninger til opgørelsen skal vognmanden indsende til [vognafregning@midttrafik.dk](mailto:vognafregning@midttrafik.dk), så de er Midttrafik i hænde senest den 20. Bemærkninger, der indkommer til Midttrafik, efter denne frist, vil ikke blive taget i betragtning. Evt. efterregulering vil indgå i vognmandens næste betaling.

### **Eksempel på afregning for ture, der er kørt i oktober**

Vognmanden indsender løbende indberetningsskemaer i oktober.

Senest 15/11: betaling for oktober er sat ind på vognmandens konto og Midttrafik har sendt opgørelse til vognmanden.

Senest 20/11: Vognmandens evt. bemærkninger til opgørelsen for oktober måned skal være Midttrafik i hænde.

Senest 15/12: Evt. efterregulering for oktober udbetales sammen med betaling for november.

## 10. Afgivelse af tilbud

### 10.1. Hvem kan byde?

Aftale om kørsel kan indgås med såvel enkeltpersoner som et selskab eller en anden juridisk person. Den udbudte kørsel er almindelig rutekørsel og kan derfor udføres med såvel busser som taxi.

### Udvælgelseskriterier

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

De nævnte udvælgelseskriterier skal være opfyldt ved aflevering af tilbuddet.

Hvis tilbudsgiver ikke kan dokumentere de stillede krav i udvælgelseskriterierne, ikke afleverer de nævnte oplysninger inden tilbudsfristens udløb eller ikke kan honorere de krav, der stilles i udbudsbetingelserne, herunder krav i kravspecifikationen, er tilbuddet ikke konditionsmæssigt, og TS vil se bort fra tilbuddet.

TS er derfor forpligtet til at udelukke tilbuddet fra yderligere vurdering.

De gældende udvælgelseskriterier er:

- Tilbudsgiver skal have en EP/OST-tilladelse eller en taxabevilling, der er gældende i hele kontaktperioden. Dokumentation for, at tilbudsgiver har en bevilling/tilladelse, der gælder i hele kontaktperioden, skal ikke vedlægges tilbuddet, men kunne forevises TS på forlangende.

Der skal derfor enten foreligge de nødvendige tilladelser til erhvervsmæssig 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 9 personer og for taxier, som ikke udelukkende kører for TS, 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. 633 af 14. juni 2011. Der skal derfor foreligge de nødvendige tilladelser og/eller bevillinger efter Taxilovens § 1.

- Tilbudsgiver skal i henhold til "Lovbekendtgørelse om begrænsning af skyldners mulighed for at deltage i offentlige udbudsforretninger og om ændring af visse andre love", nr. 336 af 13. maj 1997, afgive tro og love erklæring herom. Erklæringen fremgår af udbudshjemmesiden. Erklæringen er samtidig en samtykkeerklæring om at TS må indhente oplysninger hos Skat om ubetalt forfalden moms eller skattegæld.
- Tilbudsgiver skal endvidere afgive erklæring på tro og love om overholdelse af bestemmelser om beskyttelse på arbejdspladsen og om arbejdsforhold i øvrigt på det sted, hvor ydelsen skal præsteres, jf. Forsyningsvirksomhedsdirektivet (direktiv 2004/17/EF).

Tilbudsgiver skal overholde forpligtigelser vedrørende skatter og afgifter, miljøbeskyttelse, bestemmelser om beskyttelse på arbejdspladsen og arbejdsforhold i øvrigt i Danmark. Tilbudsgiver kan indhente de relevante oplysninger på følgende hjemmesider:

Januar 2012

- Oplysninger om skatter og afgifter på SKATs hjemmeside: [www.skat.dk](http://www.skat.dk)
- Oplysninger om miljøbeskyttelse findes på Miljøstyrelsens hjemmeside: [www.mst.dk](http://www.mst.dk)
- Oplysninger om beskyttelse af arbejdsmiljøet findes på Arbejdstilsynets hjemmeside: [www.at.dk](http://www.at.dk)

Hvis tilbudsgiver afgiver urigtig erklæring, kan denne i henhold til lovens § 3 straffes med bøde. Såfremt den urigtige erklæring er afgivet med vilje – "svigagtig" – indeholder Forsyningsvirksomhedsdirektivets art. 54, stk. 4, jf. Udbudsdirektivets art. 45, stk. 2, litra g endvidere mulighed for at forkaste tilbuddet.

På forlangende skal tilbudsgivers økonomiske og faglige baggrund dokumenteres.

I tilfælde, hvor TS skønner et tilbud som værende et "unormalt lavt bud", kan TS indhente oplysninger om baggrunden for det afgivne tilbud. Disse oplysninger vil blive behandlet fortroligt.

Hvis TS vurderer at et tilbud er et "unormalt lavt bud" kan TS vælge at afvise tilbuddet.

## 10.2. Tilbuddets form

Tilbuddet skal bestå af følgende:

- 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 A
- Udfyldt **og signeret** følgebrev/tro- og love erklæring om begrænsning af skyldneres mulighed for at deltage i offentlige udbudsforretninger samt tro- og love erklæring om overholdelse af bestemmelser om beskyttelse på arbejdspladsen og om arbejdsforhold i øvrigt

Fra udbudshjemmesiden afsendes de udfyldte tilbudsblanketter sammen med et følgebrev. Følgebrevet indeholder tro og love erklæringer om overholdelse af bestemmelser om beskyttelse på arbejdspladsen og arbejdsforhold i øvrigt, samt om begrænsning af skyldneres mulighed for at deltage i offentlige udbudsforretninger. Disse erklæringer signeres ved signeringen af følgebrevet.

Blanketterne, der skal anvendes, findes elektronisk på udbudshjemmesiden. Udbudshjemmesiden kan tilgås via det enkelte trafikelskabs hjemmeside eller via:  
[https://www.ethics.dk/asp4/tender/mt\\_0304\\_20120109.nsf](https://www.ethics.dk/asp4/tender/mt_0304_20120109.nsf)

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

Byområdekort udfyldes via:

[http://stratus.gis-hotel.dk/connect/?custkey=bektra&mapcfg=BeKTra\\_udbud\\_dk](http://stratus.gis-hotel.dk/connect/?custkey=bektra&mapcfg=BeKTra_udbud_dk)

Se hvordan i bilag A

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

Januar 2012

### **Bemærk!**

Såfremt følgebrevet med tro- og love erklæring om overholdelse af bestemmelser om beskyttelse på arbejdspladsen og om arbejdsforhold i øvrigt og tro- og love erklæring om begrænsning af skyldneres mulighed for at deltage i offentlige udbudsforretninger mangler elektronisk signatur, vil tilbuddet ikke være konditionsmæssigt og vil derfor ikke komme i betragtning.

### **Forbehold og alternative tilbud**

Forbehold accepteres ikke.

Alternative tilbud accepteres ikke.

### **10.3. Udfyldelse af tilbudsblanket**

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

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

### **Tilbud på aftaleform A**

Tilbudspriser skal afgives som:

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

Timepriserne for Aftaleform A angives opdelt på følgende tidsperioder:

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

Betalingsmodellen er nærmere beskrevet under afsnit 9.1.

Vognmænd/selskaber som ønsker at byde ind som vogngruppe, skal have minimum 3 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 vognmænd 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 på tilbudsblanketten**

#### *Enkeltvogne*

Hver vogn skal have sit hjemsted som vognmanden selv fastlægger i tilbuddet, dog skal hjemstedet for taxier være i overensstemmelse med lov om taxikørsel. Hjemstedet kan ikke ændres i kontraktperioden.

#### *Vogngrupper*

For vogngrupper angives et antal sammenhængende Planetzoner (mindst 4) som hjemsted for vognene i vogngruppen. Hjemstedet for vognene i vogngruppen kaldes byområdet. Se endvidere bilag A. 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 TS.

Januar 2012

### **Tilbud på aftaleform B**

Tilbudspriser for aftaleform B skal afgives som:

- Timepris for køretid og
- Timepris for ventetid (servicetid).

Ved tilbud på aftaleform B (garantivogn) skal der ikke angives opstartsbeløb for garantiperioden, da opstartsbeløbet er 0 kr.

Der skal gives tilbud på aftaleform B, jf. garantivognslisten i bilag B.

I de tidsrum, der ligger uden for garanti- og rådighedsperioden (øvrige tid), kan der køres efter samme vilkår, som gælder for aftaleform A. Der skal altså, hvis man ønsker at køre på andre tidspunkter end i garanti- og rådighedsperioden, afgives tilbud på kørsel i øvrige tid. Der skal angives en særskilt pris på kørsel i øvrige tid. Der skal her bydes med opstartsbeløb, der dog godt kan være 0 kr.

Der kan for samme vogn afgives tilbud på kørsel både på aftaleform A og B. Hvis en tilbudsgiver ikke tildeles kontrakt efter et tilbud på aftaleform B, vil tilbudsgiver i stedet kunne indgå kontrakt efter vilkårene i aftaleform A. Der skal udfyldes en blanket for aftaleform A og en blanket for aftaleform B, hvis der bydes på begge aftaleformer. Afgives der tilbud med samme vogn for aftaleform A og B, skal det markeres på tilbudsblanketten for aftaleform B. Hvis TS vælger et tilbud om kørsel efter aftaleform B, vil der ikke i samme kontraktperiode kunne opnås kørsel efter aftaleform A med den samme vogn.

### **10.4. Tildelingskriterium**

Tildeling af kontrakt forudsætter accept af de i kontrakten fastsatte vilkår.

Blandt de konditionsmæssige tilbudsgivere vil TS ved tildelingen af kontrakt anvende tildelingskriteriet "laveste pris" for såvel aftaleform A som aftaleform B.

### **Aftaleform A**

For hver vogntype, jf. bilag E, vil der blive tildelt rammeaftaler til det billigste, næstbilligste osv. tilbud, indtil der er opnået rammeaftaler med et antal leverandører, der sikrer, at det angivne antal vogne pr. vogntype er dækket ind.

"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), hverdage aften/nat (mandag – fredag kl. 18.00-06.00), og weekender/helligdage (hele døgnet).

Der anvendes priser for hverdage (70 %), for hverdage aften-/nat (20 %) og for weekender og helligdage (10 %). Opstartsbeløbet vægtes med ¼ af det enkelte opstartsbeløb angivet i henholdsvis hverdage, hverdage aften/nat og weekender/helligdage.

Følgende beregningsformel anvendes:

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

Januar 2012

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)
TKø = Tilbudte timepris for køretid, weekender/helligdage
TVø = Tilbudte timepris for vente/servicetid, weekender/helligdage
Oø = Tilbudte opstartsbeløb, weekender/helligdage

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

**Aftaleform B**

Der tildeles kontrakt særskilt for hver enkelt garantivogn til det tilbud, som har den laveste pris.

"Laveste pris" er defineret som prisen, der er beregnet med en vægtning på 70 % af prisen på køretid og 30 % af prisen på vente/servicetid.

Formlen er udarbejdet således, at der ved "laveste pris" er taget højde for priser på kørsel og vente/servicetid.

Følgende beregningsformel anvendes:

$$P = (0,7 \times \text{TKhvd}) + (0,3 \times \text{TVhvd})$$

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)

**Option**

For hver af delaftalerne under aftaleform B kan TS udløse en option på en garantivogn yderligere med samme placering og vogntype som den oprindelige delaftale. Denne option opretholdes indtil 31. maj 2012 og en udløsning af en option eller flere vil ske hvis der i specifikke områder vurderes at være et problem med forsyningssikkerheden, enten generelt eller for bestemte vogntyper. Vinderen af optionen bliver fundet ved, at vinderen af den oprindelige delaftale vil blive tilbudt optionen til samme pris som den vinderen har budt på den oprindelige delaftale. Hvis vinderen af optionen, ikke kan eller vil tage imod dette tilbud, vil den tilbudsgiver med den næstlaveste pris på den oprindelige delaftale blive tilbudt den og så fremdeles indtil enten en tilbudsgiver findes eller at TS vurderer, at det ikke samlet set længere er interessant at udløse optionen.

Der er for aftaleform A og for aftaleform B option på yderligere kommunal kørsel og teletaxi-/telekørsel for de kommuner, som TS allerede udfører kørsel for, se nærmere Bilag D og bilag D1.

### **10.5. Budlighed**

I tilfælde af at samme, laveste pris beregnet efter formlerne ovenfor tilbydes af mere end én tilbudsgiver, tildeles kontrakten efter nedenstående kriterier:

#### **Aftaleform A**

Såfremt ikke alle vogne kan tildeles kontrakt efter fordelingen af antal vogne pr. vogntype (jf. bilag E) og der er budlighed mellem disse vogne, tildeles kontrakten til vognen med den største kapacitet, efter hhv. antal kørestolspladser og antal siddepladser til øvrige passagerer. Giver dette stadig ingen afklaring, tildeles kontrakten til den vogn der er under 5 år (for så vidt de andre er over 5 år), før der gribes til lodtrækning.

#### **Aftaleform B**

I tilfælde af at samme, laveste pris tilbydes af mere end én tilbudsgiver, tildeles vognen til den, der har budt med laveste pris på kørsel i "øvrige tid". Afstedkommer dette tillægskriterium ingen afgørelse, tildeles kontrakten til den vogn der er under 5 år (for så vidt de andre er over 5 år), før der gribes til lodtrækning.

### **10.6. Offentliggørelse**

Efter udløbet af tilbudsfristen vil TS offentliggøre en oversigt over, hvem der har indgivet tilbud.

Oversigten vil for tilbud på Aftaleform A indeholde følgende oplysninger:

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

For Aftaleform B vil oversigten indeholde følgende oplysninger:

- Placering og type
- Vinder
- Alle tilbud

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, eller Forsyningsvirksomhedens art. 49, stk. 2.

## **11. Kontraktindgåelse**

Kontrakten udfyldes og underskrives elektronisk af parterne.

#### **Offentlige myndigheder**

Af hensyn til politi og SKAT, skal der altid ligge en kopi af kontrakten med fastprisaftalen hos vognmanden. Hvis politi eller SKAT henvender sig, kan der hurtigt laves et udtræk fra Planetsystemet, der dokumenterer, hvad bilen udfører for TS.



Januar 2012

### **11.1. Virksomhedsoverdragelsesloven**

Der vil efter TS' opfattelse ikke være tale om virksomhedsoverdragelse i forbindelse med udbuddet, men særligt overtagelse af materiel og/eller personale kan bringe forholdet ind under virksomhedsoverdragelsesloven.

### **11.2. Kontraktløbetid**

Kontrakterne for aftaleform A og B, starter pr. 1. april 2012 og løber frem til d. 28. februar 2013.

TS har mulighed for at forlænge kontrakterne i op til 12 måneder. Meddelelse om evt. kontraktforlængelse vil blive givet med minimum 1 måneds varsel, dvs. senest 31. januar 2013. Der vil ikke blive udbudt kørsel eller indgået yderligere aftaler med nuværende eller nye vognmænd i kontraktperioden, med mindre der kommer til at mangle vogne af en bestemt type i et område.

### **11.3. Prisniveau i tilfælde af kontraktforlængelse**

Regulering af betaling for variabel kørsel i tilfælde af kontraktforlængelse, vil følge Trafikselskaberne i Danmarks indeks for regulering af buskørsel. Indekset kan ses på:

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

Der bydes i prisniveau februar 2012, som ifølge indekset har indeks 108,3. Disse priser er gældende indtil evt. regulering ved forlængelse.

Hvis kørsel under aftaleform A forlænges mere end 6 måneder, reguleres priserne pr. 1. marts 2013 (eller sidste hverdag inden 1. marts) med det indeks, som anvendes for buskørsel 1. marts 2013, idet der reguleres med forskellen til indeks pr. 1. februar 2012.

For kørsel under aftaleform B reguleres ved forlængelse af kontrakterne i mere end 2 måneder. Også her reguleres pr. 1. marts (eller sidste hverdag inden 1. marts) med det indeks, som gælder pr. 1. marts 2013 for buskørsel, idet der reguleres med forskellen til indeks pr. 1. februar 2012.

Hvis kontrakterne ikke forlænges, eller forlænges mindre end anført ovenfor, sker der ingen regulering af priserne i kontraktperioden.

## **12. Varsling**

Ved indkøb af type 4, 5 og 6 vogne vil TS henstille til, at liften bag på vognen har en samlet kapacitet på mindst 500 kg for både type 4, 5 og 6. Fra 2014 vil det være et krav for type 4, 5 og 6.

Fra 2014 vil det være et krav, at minimumshøjden fra gulv til loft i type 4, 5 og 6 skal være 180 cm.

Alle chauffører, vognmænd og centralpersonale, som kører eller håndterer kørsel for TS, skal inden kontraktstart 2014, 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."

TS forventer fra 2013 at udbyde flerårige kontrakter på udvalgte garantivogne.

Trafikselskaberne er ved at konsolidere en pausefunktion i planetsystemet. Denne funktion vil systemmæssigt understøtte de pauseregler, der gælder for området, og som det er

Januar 2012

overenskomstparternes ansvar at overholde. Efter en testperiode vil funktionen snarest blive indført for alle vogne med hjemzone i Midttrafiks område.

TS forventer i løbet af 2012 at udbyde særskilte udbud for fast kørsel til skoler og specialinstitutioner.

## Bilag A - Angivelse af byområde for 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* vognmanden 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](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 flade-værktøjet (i øverste venstre hjørne af kortet) angives byområdet ved at klikke med musen ved de yderveje der skal indgå i området. Et enkeltklik afsluttes med et dobbeltklik hvorefter en linje eller flade vil være markeret. Byområdet vil således bestå af de zoner der i et eller andet omfang berøres af den angivne linje hhv. flade (**Bemærk:** alle zoner der blot berøres af den angivne linje hhv. flade kommer med i sin helhed). Der skal som minimum altid indgå mindst 4 zoner 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 "Tilbudsblanket 2 - vogngruppe" under punkt A2 eller A3). 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. TS 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 "Tilbudsblanket 2 - vogngruppe" ved punkt A2 eller A3, så der ikke kan opstå tvivl om hvilket kort der hører til hvilken vogngruppe/bud. Opstår der hos TS tvivl om hvilket kort og vogngrupper/bud der hører sammen, eller mangler kortet helt, fastsætter TS et byområde, indeholdende 4 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 TS ind til 5 dage før budfrist.

Januar 2012

**Bilag B - Garantivogne**

Garantivogn nummer	Hjemsted	Vognstype	Garanti-periode	Rådigheds-periode	Kontraktstart	"Tvungen" ferie
<b>Aarhus:</b>						
Nummer 1	Viby torv, 8260 Viby J	2	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 2	Marselisborg Hospital, 8000 Aarhus C	2	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	Uge 27-30
Nummer 3	Egå Marina, 8250 Egå	2	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 4	Skejby Sygehus 8200 Aarhus N	2	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	Uge 29-32
Nummer 5	Aarhus Sygehus, Nørrebrogade 8000 Aarhus C	2	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 6	Aarhus Sygehus, Nørrebrogade 8000 Aarhus C	2	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	Uge 27-30
Nummer 7	Marselisborg Hospital, 8000 Aarhus C	2	08 - 18	07 - 19	1. april 2012	
Nummer 8	Viby torv, 8260 Viby J	2	08 - 18	07 - 19	1. april 2012	Uge 27-30
Nummer 9	Skejby Sygehus 8200 Aarhus N	2	08 - 18	07 - 19	1. april 2012	
Nummer 10	Egå Marina, 8250 Egå	2	08 - 18	07 - 19	1. april 2012	Uge 29-32
Nummer 11	Viby torv, 8260 Viby J	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 12	Skejby Sygehus 8200 Aarhus N	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	Uge 27-30
Nummer 13	Aarhus Sygehus, Nørrebrogade 8000 Aarhus C	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 14	Aarhus Sygehus, Nørrebrogade 8000 Aarhus C	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	Uge 29-32
Nummer 15	Marselisborg Hospital, 8000 Aarhus C	5	08 - 18	07 - 19	1. april 2012	
Nummer 16	Viby torv, 8260 Viby J	5	08 - 18	07 - 19	1. april 2012	Uge 29-32
Nummer 17	Skejby Sygehus 8200 Aarhus N <i>Inkl. weekender og helligdage</i>	5	08 - 18	07 - 19	1. april 2012	
Nummer 18	Aarhus Sygehus, Nørrebrogade 8000 Aarhus C	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	Uge 27-30
Nummer 19	Aarhus Sygehus, Nørrebrogade 8000 Aarhus C	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 20	Viby torv, 8260 Viby J	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	Uge 29-32
Nummer 21	Marselisborg Hospital, 8000 Aarhus C <i>Inkl. weekender og helligdage</i>	6	08 - 18	07 - 19	1. april 2012	
Nummer 22	Viby torv, 8260 Viby J	6	08 - 18	07 - 19	1. april 2012	
<b>Randers:</b>						
Nummer 23	Randers Sygehus, 8930 Randers	2	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 24	Randers Sygehus, 8930 Randers	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	Uge 28-31
Nummer 25	Randers Sygehus, 8930 Randers	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
<b>Silkeborg:</b>						
Nummer 26	Silkeborg Sygehus, 8600 Silkeborg	2	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 27	Silkeborg Sygehus, 8600 Silkeborg	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
<b>Viborg:</b>						

## FynBus, Midttrafik og Sydtrafiks 1. udbud af Flextrafik i Region Midtjylland og Region Syddanmark

Januar 2012

Garantivogn nummer	Hjemsted	Vognstype	Garanti-periode	Rådigheds-periode	Kontraktstart	"Tvungen" ferie
Nummer 28	Viborg Sygehus, 8800 Viborg	2	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 29	Viborg Sygehus, 8800 Viborg	2	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 30	Viborg Sygehus, 8800 Viborg	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 31	Viborg Sygehus, 8800 Viborg	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	Uge 28-31
<b>Horsens:</b>						
Nummer 32	Horsens Sygehus, 8700 Horsens	2	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 33	Horsens Sygehus, 8700 Horsens	2	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	Uge 27-30
Nummer 34	Horsens Sygehus, 8700 Horsens	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 35	Horsens Sygehus, 8700 Horsens	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	Uge 29-32
<b>Hedensted:</b>						
Nummer 36	Hedensted Station, 8722 Hedensted	2	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
<b>Holstebro:</b>						
Nummer 37	Holstebro Sygehus, 7500 Holstebro	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
<b>Struer:</b>						
Nummer 38	Struer Station 7600 Struer	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
<b>Herning:</b>						
Nummer 39	Herning Sygehus, 7400 Herning	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 40	Herning Sygehus, 7400 Herning	2	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
<b>Djursland:</b>						
Nummer 41	Aarhus Lufthavn, 8560 Kolind	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 42	Auning idræts- og kulturcenter 8963 Auning	2	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	Uge 28-31
<b>Grenå:</b>						
Nummer 43	Grenaa Station, 8500 Grenaa	2	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
<b>Skanderborg:</b>						
Nummer 44	Skanderborg Station, 8660 Skanderborg	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
<b>Odder:</b>						
Nummer 45	Odder Station, 8300 Odder	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
<b>Vejle:</b>						
Nummer 46	Vejle Sygehus, 7100 Vejle	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 47	Vejle Sygehus, 7100 Vejle	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 48	Vejle Sygehus, 7100 Vejle	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 49	Vejle Sygehus, 7100 Vejle	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
<b>Esbjerg:</b>						
Nummer 50	Esbjerg Station, 6700 Esbjerg	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 51	Esbjerg Station, 6700 Esbjerg	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 52	Esbjerg Station, 6700 Esbjerg	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
<b>Aabenraa:</b>						
Nummer 53	Aabenraa Sygehus, 6200 Aabenraa	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	

## FynBus, Midttrafik og Sydtrafiks 1. udbud af Flextrafik i Region Midtjylland og Region Syddanmark

Januar 2012

Garantivogn nummer	Hjemsted	Vogn type	Garanti- periode	Rådigheds- periode	Kontraktstart	"Tvungen" ferie
Nummer 54	Aabenraa Sygehus, 6200 Aabenraa	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 55	Aabenraa Sygehus, 6200 Aabenraa	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 56	Aabenraa Sygehus, 6200 Aabenraa	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
<b>Sønderborg:</b>						
Nummer 57	Sønderborg Sygehus, 6400 Sønderborg	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 58	Sønderborg Sygehus, 6400 Sønderborg	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
<b>Kolding:</b>						
Nummer 59	Kolding Station, 6000 Kolding	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 60	Kolding Station, 6000 Kolding	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 61	Kolding Station, 6000 Kolding	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
<b>Tønder:</b>						
Nummer 62	Tønder Sygehus, 6270 Tønder	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 63	Tønder Sygehus, 6270 Tønder	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 64	Tønder Sygehus, 6270 Tønder	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
<b>Varde:</b>						
Nummer 65	Varde Station, 6800 Varde	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 66	Varde Station 6800 Varde	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
Nummer 67	Varde Station 6800 Varde	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
<b>Padborg:</b>						
Nummer 68	Padborg Station, 6330 Padborg	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
<b>Fredericia:</b>						
Nummer 69	Fredericia Sygehus, 7000 Fredericia	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
<b>Haderslev:</b>						
Nummer 70	Haderslev Sygehus, 6100 Haderslev	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
<b>Odense:</b>						
Nummer 71	Odense Universitetshospital 5000 Odense	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	Uge 27-30
Nummer 72	Odense Universitetshospital 5000 Odense	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
<b>Svendborg:</b>						
Nummer 73	Svendborg Sygehus 5700 Svendborg	5	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	Uge 27-30
Nummer 74	Svendborg Sygehus 5700 Svendborg	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	
<b>Assens:</b>						
Nummer 75	Odensevej 29 5610 Assens	6	07 - 17	06 - 18	1. april 2012	

### **Bilag C - Beskrivelse af Den siddende patientbefordring**

Den siddende patientbefordring omfatter kørsel af patienter og evt. ledsager til og fra undersøgelse/behandling på sygehus mv. 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 somatiske sygehuse og psykiatriske sygehuse/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 flere tyske sygehuse på den anden side af grænsen, hvortil der kan forekomme kørsler. Denne kørsel vil i så fald høre under de 2 % af den udbudte kørsel som TS jf. afsnit 4.1. vil koordinere manuelt. Det vil sige, 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, evt. med personaleledsagelse
- Kørsel til anden ambulans behandling under indlæggelse, evt. 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)  
*Der er option på kørsel med materiale i tilknytning til patient, således at kørsel af denne type ligeledes vil kunne indgå i Region Midtjylland i løbet af kontraktperioden.*

#### **Herudover kan der for Region Syddanmark i begrænset omfang forekomme:**

- Kørsel med materiale i tilknytning til patient
- Straks-kørsel med sundhedsfagligt personale mv.  
*Der er option på akut kørsel (Akut Medicinsk Koordination), således at kørsel af denne type ligeledes vil kunne indgå i Region Syddanmark i løbet af kontraktperioden.*

Patientbefordring afvikles hovedsagligt i dagtimerne på hverdage. Der er dog også befordringer aften/nat, ligesom der er befordringer i weekender og på helligdage. Befordringer sker enten til/fra patientens adresse (gadedør ved gadeniveau) eller inde i boligen hvis køreordren viser det og til/fra sygehuse. Chaufførerne skal følge/hente patienterne til/fra centrale afleverings- og afhentnings-steder 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 kunne hjælpe patienten i forbindelse med ind- og udstigning af køretøjerne, i visse tilfælde hjælpe patienten til og fra hjemmet, ligesom chaufføren skal kunne hjælpe patienterne ved sygesituationer under kørslen samt tilse patienterne undervejs og hjælpe dem ved behov.

Januar 2012

**Bilag D - Oversigt over kørsel for kommunerne**

Kommune	Flextur	Teletaxi-/telekørsel	Handicapkørsel	Kommunal kørsel <sup>1</sup>
Favrskov	X	(x)	X	X
Hedensted	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	
Samsø	X	X	X	X
Silkeborg	X	X	X	X
Skanderborg	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	
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) = option på kørslen, under forudsætning af politisk vedtagelse

<sup>1</sup> Kommunal kørsel omfatter bl.a. lægekørsel, kørsel til genoptræning m.m., se nærmere bilag D1



Januar 2012

**Bilag D1 - Oversigt over kørsel for kommunerne**

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

X = udbudt kørsel

(x) = option på kørslen, under forudsætning af politisk vedtagelse

Januar 2012

**Bilag E - Tildeling af vogne fordelt på vogntyper – aftaleform A**

Delaftalen bestående af parallelle rammeaftaler om variabel kørsel uden garanti for kørselsomfanget indgås med flere leverandører. Der tildeles kontrakt på op til 3000 vogne. Disse vogne er fordelt på vogntyper og fremgår af nedenstående.

<b>Vogne i alt</b>	<b>Type 1</b>	<b>Type 2</b>	<b>Type 3</b>	<b>Type 4</b>	<b>Type 5</b>	<b>Type 6</b>
3000	500	1100	300	200	750	150

Januar 2012

# Flextrafik

## 1. udbud af Flextrafik i Region Midtjylland og Region Syddanmark

Udbudt af trafikselskaberne FynBus, Midttrafik og Sydtrafik

---

## Rammeaftale

(Kontrakt nr. XX)

Vedrørende

### Åbne kørselsordninger:

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

### Kørselsordninger med visiterede kunder:

- Handicapkørsel for borgere i Region Midtjylland og Region Syddanmark (dog ikke Ærø)
- Siddende patientbefordring for borgere i Region Midtjylland og Region Syddanmark
- Kommunal kørsel for borgere i Favrskov, Holstebro, Horsens, Lemvig, Norddjurs, Randers, Samsø, Silkeborg, Skive, Viborg, Aarhus, Tønder, Varde, Aabenraa, Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde, Langeland, Middelfart, Nordfyns, Nyborg og Svendborg kommuner

Nærværende kontrakt er indgået mellem

\_\_\_\_\_  
Trafikselskab (XX)

og

\_\_\_\_\_  
Entreprenør

## Kontrakt om Flextrafik

### Generelt

§ 1. Nærværende rammeaftaler omfatter:

- en delaftale bestående af parallelle rammeaftaler om variabel kørsel uden garanti for kørselsomfanget (Aftaleform A), med flere leverandører og med op til 3000 vogne
- delaftale nr. \_\_\_\_\_, som er rammeaftale med en enkelt leverandør, om kørsel med en enkelt vogn med garanteret minimumsbetaling (garantivogn – Aftaleform B).

Kørslen udføres på de vilkår, der fremgår af nærværende kontrakt, samt udbudsmaterialet med bilag i øvrigt inklusive rettelser og skriftlige svar på spørgsmål.

Stk. 2. Kontrakten kan indgås med en enkeltperson, et selskab eller en anden juridisk person.

Stk. 3. For aktie- og anpartsselskaber skal TS i forbindelse med kontraktindgåelsen have oplysning om ejerforholdet. Ændringer i ejerforholdet i aktie eller anpartsselskaber i løbet af kontraktperioden skal skriftligt meddeles TS. Aktie-/anpartsbesiddelse på under 10 pct. af aktie-/anpartskapitalen skal dog ikke oplyses med mindre en sådan aktiepost giver adgang til bestemmende indflydelse i selskabet. Selskaberne skal på eget initiativ indsende regnskaber til TS med en detaljeringsgrad og informationsværdi svarende til kravene i aktieselskabsloven senest 14 dage efter regnskabernes underskrivelse.

Stk. 4. Hvis vognmanden er organiseret som en forening, har TS stedse krav på at få udleveret gældende vedtægter samt dokumenterede 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. Senest en måned efter at der foreligger revideret regnskab, skal TS have fremsendt regnskab. Hvis kapital- eller organisationsforholdene tilsiger det, kan TS kræve, at de vognmænd, der er medlemmer af foreningen, og som deltager i kørslen under nærværende kontrakt, skal hæfte direkte over for TS for misligholdelse og andre forhold i forbindelse med deres egen kørsel.

Stk. 5. Hvis der i aktie- eller anpartsselskaber sker ændringer i ejerforholdet til bestemmende dele af kapitalen, er TS berettiget til at opsiges kontrakten med 3 måneders varsel, såfremt vægtige grunde taler herfor. Opsigelsen skal i givet fald ske senest én måned efter, at TS har modtaget meddelelse om ændring i selskabet.

Stk. 6. Vognmanden udpeger en kontaktperson, der med bindende virkning for vognmanden kan indgå alle aftaler vedrørende den løbende opfyldelse af kontrakten. Den udpegede kontaktperson skal have bopæl i Danmark. Kontaktpersonen skal kunne skrive og tale dansk, da al kommunikation med TS skal foregå på dansk.

Stk. 7. Vognmanden leder og driver selvstændigt sin virksomhed.

Stk. 8. Det er ikke tilladt at bruge underleverandører/underentreprenører.

Stk. 9. Vognmanden har ansvaret for, at de til enhver tid gældende regler i Arbejdsmiljøloven herunder arbejdstid, afvikling af pauser for chauffører og andre arbejdsvilkår overholdes. TS kan til enhver tid udbede sig relevant dokumentation for, at vognmanden lever op til ovennævnte forpligtelser.

Januar 2012

Stk. 10. Vognmanden har ansvaret for, at de til enhver tid gældende regler vedrørende løn og ansættelsesvilkår overholdes i henhold til tilladelses-/bevillingstype.

Stk. 11. Chauffører må ikke have indtaget alkohol, rusmidler eller være påvirket af dette under kørsel for TS.

Stk. 12. Hvis en chauffør giver anledning til alvorlig eller gentagen kritik, er TS berettiget til at kræve, at den pågældende chauffør fjernes fra den af kontrakten omfattede kørsel.

Stk. 13. Kontrakten omfatter udførelse af handicapkørsel, siddende patientbefordring for Region Syddanmark og Region Midtjylland samt kommunal kørsel for kommunerne i Region Syddanmark og Region Midtjylland. Der er option på yderligere kommunal kørsel jf. bilag D og bilag D1 i udbudsmaterialet, samt på yderligere kørsel for Region Midtjylland og Region Syddanmark jf. bilag C i udbudsmaterialet.

### **Kørselsomfang**

**§ 2.** Kontrakten omfatter et antal vogne. Antallet af vogne, vogntype og aftaleform (A eller B) registreres i forbindelse med indgåelse af kontrakt.

Stk. 2. Vogne med garantiperiode (aftaleform B) skal stå til rådighed for TS i hele kontraktperioden (jf. bilag B).

Stk. 3. Vognmanden kan i kontraktperioden frit reducere antallet af vogne, der udfører variabel kørsel uden garanti for kørselsomfanget (Aftaleform A). Dog jf. afsnit 8.7. i udbudsmaterialet.

### **Krav til vognene**

**§ 3.** De vogne, der anvendes til kørslen, skal opfylde minimumskravene under pkt. 6. i udbudsmaterialet og mindst være af den standard, der er angivet i tilbuddet. Vognalderen må i kontraktperioden ikke overstige 8 år.

Stk. 2. Vognmanden skal give meddelelse om, hvilke vogne der anvendes til kørslen. Dette gøres i forbindelse med afgivelse af tilbuddene, hvor vognmanden står inde for, at de enkelte vogne overholder de minimumskrav, der er beskrevet under pkt. 6 i udbudsmaterialet. Vognmanden skal endvidere give meddelelse med det samme, hvis en vogn udskiftes eller hvis omstændigheder gør at den enkelte vogn ikke længere, eller for en periode, ikke lever op til kravene.

Stk. 3. De anvendte vogne skal have en god vedligeholdelsesstandard og være rengjorte.

Stk. 4. Alle vogne som kører efter aftaleform A skal som minimum være tydeligt mærket med minimum 1 stk. Flextrafik sugekopskilt i forrudens højre side eller sidestreamere i bagerste sideruder. Vogne der kører efter aftaleform B skal som minimum være udstyret med sidestreamere i de bagerste sideruder. Materiale udleveres af TS.

Stk. 5. I samtlige vogne samt reservemateriel skal der forefindes mobiltelefon. Telefonen skal være forsynet med udstyr, så den til enhver tid kan betjenes under kørsel efter gældende lovgivning. TS skal kunne ringe direkte til vognen. Chaufføren skal kunne ringe til TS og kunderne. Hver enkelt vogn vil få tilknyttet ét telefonnummer i Planetsystemet.

Stk. 6. I alle vogne skal der være udstyr tilstede, der gør at TS kan modtage GPS positioner mindst hvert minut.

Januar 2012

Stk. 7. Vognmanden kan i kontraktperioden udskifte vogne af type 1 med vogne af type 2 eller 3. Tilsvarende gælder for vogne af type 2, at de kan udskiftes med vogne af type 1 og 3, samt at vogne af type 3, kan udskiftes med vogne af type 1 og 2.

Stk. 8. Vognmanden kan i kontraktperioden udskifte vogne af type 3 med vogne af type 4, 5 eller 6. Tilsvarende gælder for vogne af type 4, at de kan udskiftes med vogne af type 3, 5 og 6, samt at vogne af type 5 kan udskiftes med vogne af type 3, 4 og 6. 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.

#### **Krav til kørselens udførelse**

**§ 4.** Vognmanden er ansvarlig for kørselens planmæssige gennemførelse, med mindre udefra kommende begivenheder som vognmanden ikke kan afværge eller afhjælpe, hindrer dette (force majeure).

Stk. 2. Ved driftsstop, sygdom eller lignende skal vognmanden indsætte reservevogn eller reservechauffør.

**§ 5.** Den variable kørsel planlægges af TS og udmeldes løbende til de enkelte vogne. Opståede forsinkelser skal straks søges afhjulpel. Hvis det ikke kan ske gives besked til TS, der vurderer, om der skal ske ændringer i den udmeldte kørsel.

Stk. 2. Hvis en vognmand ikke er i stand til at gennemføre en udmeldt kørsel, skal det straks meddeles TS.

Stk. 3. I tilfælde af at vognmandens udstyr i bilerne bryder ned, skal der være mulighed for, at TS alternativt kan udmelde kørsel pr. fax til vognmanden eller pr. mobiltelefon til vognen(e).

Stk. 4. Der kan træffes aftale om, at der i forbindelse med kørselsplanlægningen indlægges spisepause og mulighed for chaufførskift ved at vognen returnerer til hjemstedet. Det er dog kun hvis perioden borte fra hjemstedet ellers ville have overstegit 9 timer. Kørsel i øvrigt og pauser i forbindelse med spisepauser og chaufførskift indregnes ikke i den køre- og ventetid der afregnes for. Der kan på garantivogne (aftaleform B) kun indlægges "flydende pauser" jf. § 5, stk. 5.

Stk. 5. Det er muligt at indlægge "flydende pauser" til chaufførerne efter et vist antal timers Planetkørsel. Den enkelte pause vil kunne lægges ind uden binding til et geografisk sted og kan 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.

Stk. 6. Vognmanden er ansvarlig for at lukke vogne (hhv. reducere antallet af vogne i vogngrupper) der ikke er i stand til at udføre kørsel for TS. Dette gøres enten via vognmandsportalen eller via kontakt til TS inden kl. 15.00 på alle hverdage. TS skal omgående kontaktes, hvis en tur ikke kan udføres, uanset hvilken varslingsperiode den pågældende vogn har. Dersom et vognløb lukkes ned umiddelbart efter sidste kundeafsætning på turen, dvs. inden returkørslen til hjemstedet, indlægger TS en privatrejse til hjemstedet således at der ikke afregnes for returkørslen.

Stk. 7. Vogne med kørselsaftaler/kontrakt til flere sider kan ikke samtidigt være tilmeldt flere elektroniske planlægnings- og styringssystemer.

Stk. 8. Vognmanden har ansvaret for driftsafviklingen for egne vogne, og de driftsmæssige dispositioner foretages principielt af vognmanden eller en repræsentant for denne.

Januar 2012

Stk. 9. Chaufføren er forpligtet til at ringe til kunder, der skal hentes på en privatadresse 5 minutter før vognen ankommer til adressen, såfremt kundens telefonnummer fremgår af køreordren.

Stk. 10. Vognmanden skal afholde udgifterne til telefonopkald til kunderne.

**§ 6.** Chauffører der udfører kørsel for TS, skal på et synligt sted bære et id-kort med navn. Id-kortet fås ved henvendelse til TS. Navnet på id-kortet må ikke være håndskrevet.

Stk. 2. Vognmanden skal sikre, at alle chauffører er bekendt med de til enhver tid gældende regler for de enkelte kørselsordninger. Til hjælp for dette har TS udarbejdet en folder henvendt til chauffører, som beskriver hvordan kørslen skal udføres. Denne folder er tilgængelig på TS' hjemmeside. TS forventer, at alle chauffører, der udfører kørsel under dette udbud, har læst og forstået denne folder inden kontraktstart. Det er ligeledes vognmandens ansvar, at chaufførerne er uddannet i at anvende det foreskrevne tekniske udstyr.

Stk. 3. Vognmanden er ansvarlig for, at han selv samt hans chauffører til enhver tid har gennemgået et godkendt førstehjælpskursus inden for de seneste 3 år. TS kan til enhver tid bede om dokumentation for gennemførelsen. Hvis denne ikke kan fremvises, vil de berørte vogne eller vogngrupper blive lukket indtil dokumentationen er fremsendt.

Stk. 4. TS stiller krav om, at alle der befordrer kørestole, har gennemført uddannelsen "Befordring af bevægelsehæmmede" inden de sættes til selvstændig tjeneste i den aftalte kørsel for TS. Gennemførelse af uddannelsen skal efter anmodning kunne dokumenteres skriftligt. Vognmænd, der opnår kontrakt på liftvogne efter aftaleform B (garantivogne), skal dokumentere at uddannelse er gennemført for samtlige chauffører, der anvendes til at køre garantivogne.

Stk. 5. For chauffører på garantivogne, er det et krav, at chaufføren senest 1 måned efter kontraktstart, har gennemgået modul 1 på AMU kursus 46803; introduktion til offentlig servicetrafik. Modul 1 kan foregå hos TS eller andetsteds, hvor det er praktisk. Bemærk, at det er et varslet krav, at *alle* chauffører, vognmænd og centralpersonale som kører eller håndterer kørsel for TS senest 1. marts 2014, har gennemført modul 1. Derfor opfordrer TS alle vognmænd/selskaber til at tilmelde sig kurset fra efteråret 2012.

Stk. 6. Chaufførerne skal optræde venligt og kunne tale og forstå dansk, samt være i stand til at hjælpe passagererne i tilstrækkeligt omfang.

Stk. 7. Vognmanden har pligt til at sikre sig at chaufføren af en vogn til enhver tid er iført uniformslignende beklædning. Chaufføren skal fremtræde præsentabel og velsoigneret. Såfremt vognmanden ikke har et uniformsregulativ, kan følgende vejledende krav anvendes: Chaufføren skal bære tydeligt skilt med navn samt TS' logo. Skilte udleveres af TS. Den enkelte beklædningsdel skal være ensfarvet. Bukser (eller for kvindelige førere, evt. 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. Joggingsko, sandaler o.l. må ikke anvendes. Anvender chaufføren sixpence, caps eller lignende skal disse være ensfarvede, mørke og logo-fri. For begge typer gælder at kasketskygge skal være fremadvendt.

Stk. 8. Vognmanden har pligt til at sikre sig at personer, der har været straffet for forbrydelser mod børn og unge, ikke benyttes som chauffører på den af kontrakten omfattede kørsel. Vognmanden skal indhente børneattest på alle chauffører, der benyttes til kørslen (jf. Børneattestloven, lov nr. 520 af 21. juni 2005). Børneattesterne skal kunne fremvises, hvis TS forlanger det, såfremt chaufføren giver tilladelse til dette. TS forbeholder sig ret til at afvise chauffører/vognmænd, som nægter dette.

Stk. 9. Chaufføren skal ved afhentning og aflevering af brugere af kørselsordningerne hjælpe brugeren ind og ud af vognen sammen med vedkommendes ejendele. Ved afhentning eller aflevering på sygehus eller andet behandlingssted samt på tog og busstationer følges brugeren i overensstemmelse med de retningslinjer, der fastlægges af TS. Der beregnes servicetid for den medgæede tid. TS forventer, at chauffører, der udfører kørsel for TS, selv kan vurdere den enkelte situation og udvise passende konduite. Enkelte kørselsordninger stiller yderligere krav til kørselsens udførelse.

Stk. 10. Hjælpe midler skal være fastgjort under kørslen. Kørestole skal være 4-punkts fastspændt til vognbunden under kørsel. 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. Chaufføren skal sikre, at såvel kørestolsbrugere som øvrige siddende passagerer, er fastspændt med 3-punkts sikkerhedssele.

Stk. 11. Chaufføren skal opkræve betaling og kontrollere billetter og kort hos brugerne i overensstemmelse med de af TS fastlagte retningslinjer.

Stk. 12. Vognmanden og chaufførerne skal i øvrigt følge de retningslinjer for kørslen, som TS fastlægger, herunder at udstede kvittering for rejser eller egenbetaling i de tilfælde hvor det ønskes.

Stk. 13. Vognmanden medvirker ved gennemførelse af de kontrolforanstaltninger, der iværksættes af TS, herunder passagerkontrol, spørgeskemaundersøgelser og lignende.

**§ 7.** TS forventer, at vognmanden selv kan dokumentere, at de stillede kvalitetskrav opfyldes, og at opfølgningen foregår i tæt dialog mellem TS og vognmanden. TS vil følge op på kvalitetskravene ved brugerundersøgelser, klagebehandling og stikprøvekontrol. TS forbeholder sig i den forbindelse ret til at foretage inspektion i de af vognmanden til kørslen benyttede vogne.

Stk. 2. Vognmanden er forpligtet til at svare på henvendelser fra TS vedrørende klager over kørsel eller chauffører uden unødigt ophold. Medmindre der er grunde som TS kan acceptere, skal der foreligge et svar på en sådan henvendelse indenfor 4 hverdage.

Stk. 3. Vognmanden skal skriftligt underrette TS om alle driftsuheld indenfor 24 timer efter uheldstidspunktet.

Stk. 4. Vognmanden skal sikre, at chaufførerne får mulighed for at opfylde kravene fra TS.

### **Betalingsmodellen**

**§ 8.** Vognmandens betaling for kørslen beregnes på grundlag af køretiden og vente- og servicetiden samt opstartsbeløb. Køretiden beregnes af Planetsystemet i forbindelse med planlægningen og afviklingen af kørslen ud fra erfaringsmæssige køretider. Vente- og servicetid er den tid der bruges af chaufføren i forbindelse med afhentning og aflevering af brugere samt beordrede ophold uden for vognens stationeringssted. Der er fastsat servicetider i forbindelse med afhentning og aflevering. Vente- og servicetid kan være knyttet enten til en bruger eller til et sted og kan variere fra bruger til bruger og fra sted til sted. Den samlede vente- og servicetid beregnes ligeledes af Planetsystemet i forbindelse med planlægningen og afviklingen af kørslen. Køretid samt vente- og servicetid opgøres i minutter. De minutter, der indgår i opstartsbeløbet, fratrækkes.

Stk. 2. Opstartsbeløbet bliver betalt ved opstart fra hjemstedet/byområdet. Opstartsbeløbet dækker 5 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-



Januar 2012

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) 5 minutter af fremkørslen til første kunde og 10 minutter af returkørslen fra sidste kunde – regnet fra kanten af byområdet.

Stk. 3. Køretid, vente-/servicetid samt opstartsbeløb betales med de satser, der er angivet i tilbuddet.

Stk. 4. Der reguleres efterfølgende for forsinkelser over 10 min. pr. vognløb på grundlag af indberetning fra vognmanden jf. afsnit 9.4 i udbudsmaterialet. Forsinkelser og ændringer til vognløb skal indberettes senest 3 hverdage efter vognløbet er kørt.

Stk. 5. Garanti- og rådighedsperioden for vogne, der udfører kørsel efter aftaleform B, betales med de satser, der er angivet i tilbuddet. Der betales ikke opstartsbeløb for variabel kørsel med garantiperiode.

Stk. 6. Betalingen efter stk. 2 - 5 bortfalder, hvis kørslen er indstillet på grund af arbejdskonflikt, blokade eller lignende. Dette gælder, uanset om ovennævnte forhold rammer vognmanden direkte eller andre, der medvirker til opfyldelse af kontrakten.

Stk. 7. Speciel rengøring efter passagerer, der befordres for TS, betales af TS efter aftale.

**§ 9.** Såfremt kontrakterne forlænges med mere end 6 måneder for aftaleform A, eller mere end 2 måneder for aftaleform B, jf. § 11, stk.4., vil kontraktbetalingen blive reguleret efter Trafikselskaberne i Danmarks indeks for regulering af betaling for buskørsel. Første regulering vil i så fald ske pr. 1. marts 2013 (eller sidste hverdag inden 1.marts). Indekssets nuværende sammensætning fremgår af afsnit 11.3. i udbudsmaterialet.

### **Afregning**

**§ 10.** Vognmanden 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 evt. egenbetaling fra kunden, som er modregnet, køre- og ventetidsminutter.

Stk. 2. Bemærkninger til opgørelsen skal vognmanden indsende til Midttrafik, så de er Midttrafik i hænde senest den 20. Bemærkninger, der indkommer til Midttrafik, efter denne frist, vil ikke blive taget i betragtning. Evt. efterregulering vil indgå i vognmandens næste betaling.

Stk. 3. Omkostninger eller kørsel der udføres for TS, men af tekniske eller andre årsager ikke afregnes gennem Planetsystemet, skal meddeles Midttrafik efter samme retningslinjer som beskrevet i udbudsmaterialets afsnit 9.4. om korrektioner.

### **Ikrafttræden, opsigelse, misligholdelse, erstatningsansvar m.v.**

**§ 11.** Kørslen påbegyndes den 1. april 2012, med undtagelse af siddende patientbefordring i Region Syddanmark, som starter op fra 1. maj. 2012

Stk. 2. Kontrakterne for aftaleform A og B, starter pr. 1. april 2012 og løber frem til d. 28. februar 2013. Kontrakt efter aftaleform A kan til enhver tid opsiges af vognmanden med 30 dages varsel. Kontrakt efter aftaleform B er uopsigelig for vognmanden i kontraktperioden.

Stk. 3. For hver af delaftalerne under aftaleform B kan TS udløse en option på en garantivogn yderligere med samme placering og vogntype som den oprindelige delaftale. Denne option

Januar 2012

opretholdes indtil 31. maj 2012 og en udløsning af en option eller flere vil ske hvis der i specifikke områder vurderes at være et problem med forsyningssikkerheden, enten generelt eller for bestemte vogntyper. Vinderen af optionen bliver fundet ved, at vinderen af den oprindelige delaftale vil blive tilbudt optionen til samme pris som den vinderen har budt på den oprindelige delaftale. Hvis vinderen af optionen, ikke kan eller vil tage imod dette tilbud, vil den tilbudsgiver med den næstlaveste pris på den oprindelige delaftale blive tilbudt den og så fremdeles indtil enten en tilbudsgiver findes eller at TS vurderer, at det ikke samlet set længere er interessant at udløse optionen.

Stk. 4. TS har mulighed for at forlænge kontrakterne i op til 12 måneder. Meddelelse om evt. kontraktforlængelse vil blive givet med minimum 1 måneds varsel, dvs. senest 31. januar 2013.

Stk. 5. Kørselskontrakter på variabel kørsel kan overdrages på uændrede vilkår til en ny bevillingshaver eller til en ny indehaver af en vognmandsforretning. Overdragelse kræver godkendelse fra TS, som vil blive givet i det omfang, det er foreneligt med udbudsreglerne.

**§ 12.** I det omfang konkurslovens regler ikke er til hinder herfor, kan TS ophæve kontrakten, hvis vognmanden går konkurs, standser betalingerne, hvis der åbnes forhandling om tvangsakkord eller hvis vognmandens økonomiske forhold i øvrigt viser sig at være således, at denne må antages at være ude af stand til opfylde kontrakten. Hvis vognmanden driver en personlig enkeltmandsvirksomhed, og afgår ved døden, og hans bo behandles som gældsfragåelsesbo, gælder det samme som anført ovenfor. Hvis boet har ret til at indtræde i kontrakten i medfør af konkurslovens regler, skal boet efter forespørgsel inden for en frist på 5 arbejdsdage give meddelelse om, hvorvidt det vil indtræde.

Stk. 2. Hvis vognmanden er organiseret som en forening, og denne opløses, er TS berettiget til at ophæve kontrakten.

Stk. 3. TS er berettiget til på uændrede vilkår at overdrage rettigheder og forpligtelser i henhold til nærværende kontrakt til anden offentlig institution eller en institution, der ejes af det offentlige eller i det væsentlige drives for offentlige midler.

### **Misligholdelse**

**§ 13.** Såfremt vognmanden væsentlig misligholder sine forpligtelser i henhold til kontrakten er TS berettiget til at ophæve kontrakten i sin helhed. Som væsentlig misligholdelse betragtes bl.a. det forhold, at vognmanden trods skriftlig advarsel tilsidesætter centrale kontraktlige pligter. En misligholdelse kan dog også have en sådan grovhed, at TS kan ophæve kontrakten uden forudgående advarsel.

Stk. 2. Såfremt tilbudsgiverens tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring eller tilladelse til offentlig servicetrafik tilbagekaldes af Trafikstyrelsen eller kommunalbestyrelsen, ophæves kontrakten i sin helhed uden varsel.

Stk. 3. En ophævelse af kontrakten er ikke til hinder for, at TS tillige kræver erstatning efter § 15, stk. 1.

**§ 14.** Hvis der opstår uoverensstemmelse mellem vognmanden/chaufføren og TS omkring driftsmæssige forhold, og TS vurderer, at uoverensstemmelsen forstyrrer driften, vil det medføre øjeblikkelig lukning af vognmandens vogne, indtil forholdene er bragt i orden.

Stk. 2. Hvis en vognmand begår en kvalitetsbrist i henhold til de krav, der er stillet i udbudsmaterialet, forbeholder TS sig ret til øjeblikkeligt at lukke de relevante vogne, indtil vognmanden på tilfredsstillende vis har dokumenteret at lignende brister ikke vil ske i fremtiden. Hvis der sker tilsvarende fejl igen efter en sådan dokumentation, forbeholder TS sig

Januar 2012

ret til at ophæve kontrakten. Endvidere kan TS udstede en bod på kr. 750,00 i forbindelse med en kvalitetsbrist.

Stk. 3. Hvis en vognmand er ansvarlig for en kvalitetsbrist, der resulterer i at rejsegarantien hos TS træder i kraft eller hvis TS af anden årsag bliver nødsaget til at rekvirere en anden vogn, forbeholder TS sig ret til at videresende regningen for erstatningskørslen til den vognmand, der er ansvarlig for bristen, udover de nævnte sanktioner.

**§ 15.** Hvis vognmanden under udførelse af sine pligter i henhold til kontrakten ved handlinger eller undladelser forårsager skader på personer eller gods, vognmanden transporterer, eller tredjemands person eller gods, er alene vognmanden ansvarlig for sådanne skader. Eventuelle omkostninger, herunder sagsomkostninger, renter m.v., der måtte blive påført TS i forbindelse hermed, skal vognmanden friholde TS for. Vognmanden/selskabet er forpligtet til at have tegnet en erhvervsansvarsforsikring gældende for vogne og alle chauffører.

Stk. 2. Vognmanden er over for TS ansvarlig for dokumenterede økonomiske tab forårsaget af misligholdelse af kontrakten, medmindre denne misligholdelse skyldes vejrlig, man ikke med rimelighed kan kræve at vognmanden overvinder, eller force majeure. Ved force majeure forstås ekstraordinære begivenheder, som hindrer opfyldelse af kontrakten, og som opstår uden vognmandens skyld ved forhold, over hvilke han ikke er herre, og som han ikke burde have forudset.

**§ 16.** Vognmanden og TS er gensidigt forpligtet til at behandle oplysninger om hinandens forretningsforhold samt forhold, hvorom der med rimelighed kan kræves diskretion, fortroligt.

Stk. 2. For brugere af alle kørselsordninger gælder det at chauffører er underlagt tavshedspligt, og må som følge heraf ikke drøfte personlige forhold vedr. brugerne med udenforstående.

Stk. 3. Pligterne i henhold til stk. 1 og 2 består også efter at kontrakten er bragt til ophør, uanset årsagen hertil.

**§ 17.** Kontrakten underskrives i 2 originale eksemplarer, hvoraf det ene beror hos vognmanden og det andet hos TS

\_\_\_\_\_, den / 2012

\_\_\_\_\_

Entreprenør

\_\_\_\_\_, den / 2012

\_\_\_\_\_

Trafikselskab

Januar 2012

	Spørgsmål	Svar
1	<b>Hvorfor blev 1. udbud annulleret ???</b>	I forbindelse med det nu annullerede udbud, blev TS efter tilbudsfristens udløb gjort opmærksom på uoverensstemmelse mellem de offentliggjorte tildelingskriterier i udbudsbekendtgørelse og udbudsbetingelserne. Ifølge retspraksis var TS derfor forpligtet til at annullere udbuddet.
2	<b>Hvornår forventes resultatet af udbuddet offentliggjort? Spørgsmålet stilles fordi, at der jo er meget kort tid fra tilbudsfrist til kørselstart.</b>	TS forventer offentliggørelse af tilbuddene, som beskrevet i afsnit 10.6 i udbudsmaterialet, primo marts 2012.
3	<b>Hvis to vogne er tilmeldt kan man så lukke bilerne i evt. 2 til 3 uger pga. ferie ?</b>	Det står vognmænd under aftaleform A frit at lukke vogne - også på grund af ferie. Dog jf. afsnit 8.7. i udbudsmaterialet. Udvalgte vogne under aftaleform B <b>skal</b> holde ferie i den periode som, for den enkelte garantivogn, er angivet i bilag B. Øvrige garantivogne som har ønske om ferie i perioden 1. juli til 15. august 2012, skal aftale dette med TS senest 1. maj 2012.
Svar på spørgsmål 1-3. Offentliggjort den 23. januar 2012.		
<p>Der er offentliggjort rettelsesblade den 25. januar 2012. Rettelserne omfatter udbudsmaterialets afsnit 3, bilag D og bilag D1 og kan findes under menupunktet "Udbudsmateriale".</p> <p>For at sikre lige vilkår for alle tilbudsgivere, medfører rettelserne en forlængelse af tilbudsfristen til 6. marts 2012.</p> <p><b>Denne forlængelse får ingen indflydelse på kontraktstart 1. april 2012, eller den planlagte offentliggørelse af tilbuddene.</b></p>		
	Spørgsmål	Svar
4	<b>Kan en Taxaselskab byde med 2 forskellige priser i den samme vogngruppe?</b>	Nej.
5	<b>Kan en Taxaselskab have 2 forskellige hjemmezoner?</b>	Vogne kan kun have én hjemmezone. Definitionerne for en hjemmezone er forskellige afhængig af, hvad der afgives tilbud på: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Enkeltvogne under aftaleform A definerer sin hjemmezone på tilbudsblanketten.</li> <li>• Vogngrupper under aftaleform A skal markere et byområde, som skal bestå af <i>mindst 4, sammenhængende</i> planetzoner. Link til optegning af byområdekort findes i udbudsmaterialets bilag A.</li> <li>• For garantivogne under aftaleform B er hjemmazonen for den enkelte garantivogn fastsat på forhånd og kan ses i udbudsmaterialets bilag B. Hjemmazonen kan ikke ændres i kontraktperioden.</li> </ul>
6A	<b>Nu har jeg læst udbudsmaterialet</b>	Nej. På grund af indarbejdelse af besvarede

Januar 2012

	<b>igennem to gange, og jeg kan umiddelbart ikke se nogle ændringer. Er dette korrekt?</b>	spørgsmål fra det nu annullerede udbud, er der ændringer i stort set hele udbudsmaterialet. Det er derfor ikke muligt at henvide til enkelte afsnit, som indeholder ændringer.
6B	<b>Lidt naivt måske, men jeg troede faktisk at TS ville inkludere nogle bestemmelser omkring chauffører etc, jvf. den debat der var i midten af december 2011 i diverse midtjyske medier. Og som vel var årsagen til at det oprindelige udbud blev annulleret.</b>	Se svaret på spørgsmål 1.
7	<b>Når der under Holstebro kommune (i Bilag D) står anført at der skal køres "Elevkørsel", hvad indbefatter det? Er det kun "brækket ben" kørsel eller kommer kørsel med specialbørn ligeledes med?</b>	Elevkørsel kan omfatte forskellige typer af kørsel med elever for kommunerne; dette gælder også "brækket ben"-kørsel og enkelte individuelle kørsler med specialbørn. I Holstebro kommune omfatter elevkørsel "brækket ben"-kørsel og kørsel med børn til taleundervisning. TS forventer i løbet af 2012 at udbyde fast kørsel til skoler og specialinstitutioner.
8	<b>Lægekørsel i Lemvig Kommune? Er det kørsel til speciallæge som under igangværende udbud eller påtænkes det at inkludere kørsel til de lokale praktiserende læger?</b>	Lægekørslen i Lemvig kommune omfatter kørsel til speciallæge, som under igangværende udbud.
9	<b>Har TS overvejet at indføre længere kontraktperioder på begge aftaletyper? Det må da være alt for dyrt at lave årlige udbud, samtidig med at vognmændenes lyst til at investere i nyt materiel, måske stimuleres bedre ved fler-årige kontrakter</b>	TS overvejer, at udbyde flerårige kontrakter for aftaleform B fra 2013. TS overvejer pt. ikke at udvide kontraktperioden for aftaleform A.
10	<b>I oversigten over hvilken kørsel de enkelte kommuner har lagt eller vil lægge ind under TS, kan man se at Holstebro kommune har lagt "Elevkørsel" ind. Hvad dækker det præcist over? Er det brækket ben kørsel med skoleelever? Eller er det også børn &amp; unge til specialskoler?</b>	Se svaret på spørgsmål 7.
11	<b>Hvilke afsnit er der ændringer i, fra det gamle udbud til det nye udbud ?</b>	Se svaret på spørgsmål 6A.
12	<b>Hvor skal oplysninger om ekstraudstyr i bilen (bilerne) oplyses - f.eks. at bilen har</b>	Ekstra-udstyr kan oplyses i feltet "Yderligere oplysninger" på tilbudsblanketten. Der tages ikke hensyn til turny-sæde ved fordeling af ture.

Januar 2012

	<b>Turny-sæde (person-elevator-sæde)? Og vil der blive taget hensyn til dette ekstra-udstyr ved senere fordeling af ture?</b>	
13	<b>De blanketter som vi udfyldte til første udbud kan de bruges igen - hvis man ønsker at byde det samme igen.</b>	Det er desværre ikke teknisk muligt, at benytte de samme blanketter, som blev indsendt ved det nu annullerede udbud. De blanketter der skal anvendes, kan findes på den nye udbudshjemmeside under menupunktet "Udbudsmateriale".
14	<b>En chauffør som idag er ansat i et taxaselskab, ønsker at nedsætte sig som selvstændig. Med en tilladelse til offentlig servicetrafik ønsker vedkommende at udføre kørsel under dette udbud. Hvorledes stiller sagen sig til yderligere uddannelse af vedkommende. Han har erhvervet taxakørekort for 3 år siden (6 ugers AMU) og har den krævede førstehjælpsuddannelse. Chaufføren udfører allerede idag kørsel for Sydtrafik igennem sit arbejde for taxaselskabet.</b>	Uddannelseskravene til chaufføren varierer, afhængigt af på hvilken aftaleform og med hvilken type vogn chaufføren ønsker at byde ind. Bydes der på aftaleform B (garantivogn), skal chaufføren gennemføre modul 1 i kurset "introduktion til offentlig servicetrafik" senest 1 måned efter kontraktstart. Bydes der på en vogn af type 4, 5 eller 6, og har chaufføren ikke gennemført modul 1, 2 og 3 på kurset "befordring af bevægelseshæmmede" skal dette kursus gennemføres inden chaufføren beforder passagerer siddende i kørestol.
Svar på spørgsmål 4-14. Offentliggjort den 30. januar 2012.		
	<b>Spørgsmål</b>	<b>Svar</b>
15	<b>Hvilke type 1 og type 2 biler vil Midttrafik have til at køre i dette udbud da biler som Ford Mondeo og Skoda Superb ikke er store nok mht til sædebredde på 1400mm ? Og hvad er årsagen til man har ændret mindstemålene fra hofte og skuldermål til nu sædebredde ?</b>	Vognene skal overholde de krav, der er stillet i udbudsmaterialets afsnit 6.1.
16A	<b>I udbudsmaterialet fremgår det at førere der udfører kørsel for TS skal have et kursus i førstehjælp. Er der noget krav om hvor mange timer kurset skal være på?</b>	Nej, kurset skal være et godkendt kursus i færdselsrelateret førstehjælp.
16B	<b>I den nye uddannelse af fører til taxi m.v. kræves der kun et 7 timers kursus. Vil dette kursus opfylde kravet fra TS?</b>	Ja.
17	<b>Er det nok at men har taxitilladelse for at gi bud.</b>	Ja, det er nok at have en taxitilladelse for at afgive tilbud.

Januar 2012

	<b>aller skal men også har EP tilladelse/ Tilladelse til offentlig servicetrafik</b>	
18	<b>Vedr. garantibilene: Hvordan vurderes henholdsvis tilbud, hvor der er tilbudt en M1 eller M2 vogn? En M2-vogn må forventes at bruge mere køretid da den jo er hastighedsbegrænset. Omvendt må den jo forventes at have større vognkapasitet.</b>	Tilbud på garantivogne med M1 og M2-vogne vurderes på lige fod.
19	<b>Såfremt kravene til GPS-positioner, og opdateret navigationsanlæg overholdes, vil man da forsat kunne modtage på ture på mobiltelefon (med indbygget GPS antenne) ?</b>	Ja, såfremt kravene beskrevet i udbudsmaterialets afsnit 6.5. overholdes, herunder at der sendes GPS-positioner <i>fra vognen</i> , minimum hvert minut.
20	<b>I tidligere udbud har der omkring rådighedsperiode været klar besked om, at bilen ikke skal være på hjemadressen i rådighedsperioden, men kun i garantiperioden. I praksis har det fungeret således, at pludseligt opståede ture blev telefoneret ud til vognmanden, uanset hvornår callcentret havde behov ( perioden mellem kl. 20,00 og morgenen kl. 07,00. Er dette lavet om i det nye udbud?</b>	Ja. Garantivogne skal være på hjemadressen i rådighedsperioden.
21	<b>Er det korrekt opfattet, at der alene i Midttrafiks område kan lægges pauser ind?</b>	Nej, der kan lægges pauser ind på alle vogne, som udfører kørsel for TS. For vogne under aftaleform A, kan der lægges en "fast pause" ind, som afholdes på en specifik adresse. Eller der kan lægges en "flydende pause" ind, som udløses efter et vilkårligt stop indenfor et defineret tidsrum og uden binding til et geografisk sted. På vogne under aftaleform B, kan der kun indlægges "flydende pause".
22A	<b>Nederst på side 27 og øverst på side 28 står beskrevet de forpligtelser, som tilbudsgiver skal opfylde, især miljøbeskyttelse på arbejdspladsen samt Arbejdsforhold i øvrigt i Danmark. Hvordan skal tilbudsgiver kunne overholde disse krav, når TS ikke klart kan svare på, om der kan lægges pauser ind ?</b>	Se svaret på spørgsmål 21.

Januar 2012

22B	<p><b>Hvordan skal tilbudsgiver kunne overholde krav om arbejdstidens længde med de forventede vagter på op til 12 timers varighed - og uden pauser - , uanset om både Landsoverenskomst og lokaloverenskomst kan indeholde visse afvigelser, der dog er begrænsede mht arbejdstidens længde. Her tænkes specielt på systematisk overarbejde?</b></p>	Se svaret på spørgsmål 21.
23	<p><b>Er der noget om, at TS, Flextrafik Sjælland og Falck vil arbejde på en særlig overenskomst for patientbefordringschauffører?</b></p>	Overenskomster indgås mellem arbejdsmarkedets parter og TS indgår ikke i disse forhandlinger.
24	<p><b>Referatet fra den 22.12.2011 står anført i næstesidste enighedserklæring: Midttrafik vil udbyde garantivogne af mere end 1 års varighed i udbud, som er gældende fra 2013 ! På side 33 næstnederste afsnit står anført: TS forventer fra 2013 at udbyde flerårige kontrakter på udvalgte garantivogne. Hvorfor er denne erklæring blevet ændret ?</b></p>	Man skal henholde sig til formuleringen i udbudsmaterialets afsnit 12.
25A	<p><b>5. Aftaleformer. 5.2 Aftaleform B. Rådighedsperiode - side 9 nederst osv. Her står klart beskrevet i 3 sætninger, hvad rådighedsperioden omfatter, især de sidste 2 sætninger. Så på side 18 afsnit 8.2, tredje afsnit beskrives varslingen. især lægges mærke til sætningen: Denne udmelding ligger fast til kl. 8,00 næste morgen. Side 9 nederst står: Vognen skal være til rådighed for TS, således at der kan planlægges på vognløbet. Må vi gå ud fra, at denne planlægning er omfattet af ordlyden på side 18 nederst. ?</b></p>	At varslede ture ligger fast indtil kl. 8.00 næste morgen, som beskrevet i udbudsmaterialets afsnit 8.2., betyder at turene ikke flyttes, alene pga. planlægningsmæssige fordele, men at vognmanden kan regne med, at varslede ture skal køres, med mindre de aflyses af bestilleren. Der vil kunne opstå uforudsete hændelser eller akutte ture, som skal køres inden kl. 8.00. Derfor skal garantivognene være til rådighed for TS i rådighedsperioden.
25B	<p><b>Hvis svaret er ja, stilles næste spørgsmål: Hvordan kan det så komme på tale, at pludseligt opståede ture skal kunne køres omgående i rådighedsperioden,</b></p>	Se svaret på spørgsmål 25A



Januar 2012

	<b>således som det der er svaret på spørgsmål 33 fra det første udbud.?</b>	
26	<b>Nu er budfristen udsat til 6. marts. Man fastholder kontraktstart til 1. april. Hvornår kan man have en kontrakt, og har I tænkt på at nogen også skal forbi Trafikstyrelsen for at få en tilladelse, så skal der købes bil og indrettes med udstyr og skaffes finansiering og forsikring, alt sammen inden 1. april? Jeg skulle mene at man får rigtig travlt, selv om man får besked 7. marts, hvad sker der hvis man ikke helt når det?</b>	Kontrakter kan tidligst udsendes den 20. marts. TS er opmærksom på den korte periode mellem kontraktunderskrivelse og kontraktstart. Såfremt sagsbehandlingstid til opnåelse af kørselstilladelse forhindrer opstart den 1. april 2012, kan der for garantivogne gives dispensation for opstart frem til 1. maj 2012.
27A	<b>Kan både M1 og M2 vogne byde på en garantivogn?</b>	Ja, garantivogne af type 5 og 6 kan være både M1 og M2-vogne.
27B	<b>Der må fra trafikelskabes side forventes længere køretid, ved et M2-køretøj, da et M2-køretøj jo er begrænset til maks. 100km/t.</b>	Der er i Planetsystemet mulighed for at hæve køretidsfaktoren for vogne med skærpede hastighedsbegrænsninger. For garantivogne gælder det, at det kun er planlægningstiden der forøges med 10 % og altså ikke køretidsprisen, da betalingen er garanteret i garantiperioden uanset om der er kørsel eller ej.
Svar på spørgsmål 15-27. Offentliggjort den 10. februar 2012.		
	<b>Spørgsmål</b>	<b>Svar</b>
28	<b>Til Tilbudsblanket 3 hvad skal man skrive i felt A4 til A6 hvis man ikke ved hvad der skal stå endnu?</b>	Hvis man endnu ikke har oplysningerne til disse felter, kan felterne efterlades blanke.
29	<b>4.3 Kørsel juleaften I dette punkt er det angivet, at de vogne, der har den største omsætning, vil blive udpeget først til kørsel juleaften. Hvorfor denne prioritering. Hvorfor tildeles kørsel ikke efter samme principper, som resten af året? Eller hvorfor tildeles kørselen ikke de vogne, som har den mindste omsætning, så kunne de jo evt. få noget af den omsætning, som de mangler resten af året?</b>	Vogne under aftaleform A skal tilmelde vogne, som kan være til rådighed for TS til kørsel juleaften i perioden fra den 24. december kl. 14.00 til den 25. december kl. 02.00. Såfremt TS efter denne tilmelding mangler vogne til at varetage kørslen, indkaldes vogne til kørsel i perioden, som beskrevet i udbudsmaterialets afsnit 4.3. Vognmændene modtager i løbet af oktober måned brev vedrørende tilmeldingen. Vogne under aftaleform B skal ikke tilmelde sig, da disse vogne <b>skal</b> være til rådighed for TS til kørsel juleaften.
30	<b>Når jeg har fremsendt et tilbud og efterfølgende ønsker at sende en rettelse, hvordan sikre jeg</b>	Hvis et fremsendt tilbud skal rettes, skal tilbuddet afgives på ny. De rettede blanketter indsendes under

Januar 2012

	<b>mig/kontrollere at MT får de rigtige blanketter med i udbuddet, og ikke de først fremsendte ?.</b>	<p>menupunktet "Send dokumenter". Under menupunktet "Afslut tilbud" ses hele listen over samtlige indsendte dokumenter. Her kan det enkelte dokument identificeres ud fra dokumentets titel og/eller tidspunktet for indsendelse.</p> <p>De dokumenter, der ønskes omfattet af tilbuddet, skal være markeret med flueben. Som udgangspunkt er alle indsendte dokumenter markeret. Dermed skal fluebenet fjernes ved de dokumenter, der ikke ønskes indsendt. Herefter afsluttes tilbuddet på ny, ved at udfylde oplysninger om ubetalt forfalden gæld til det offentlige og trykke signér og send.</p> <p>Efter afgivelse af tilbuddet modtager tilbudsgiver en bekræftelsesmail med vedhæftet følgebrev. Af følgebrevet fremgår det ligeledes, hvilke dokumenter der er markeret med flueben og dermed er omfattet af tilbuddet.</p>
31	<b>Af svaret på spørgsmål 13 fremgår det, at det teknisk ikke er muligt, at bruge de blanketter, som er indsendt tidligere. Det kan jeg godt forstå. Men man må da kunne uploade de samme blanketter igen til dette udbud, da blanketterne er fuldstændig ens. Har jeg ret i denne opfattelse</b>	<p>Blanketterne er ikke ens. På blanketterne for aftaleform A, er der blandt andet tilføjet krav om, at der skal angives en pris for både hverdage, hverdage aften/nat og weekender/helligdage, uanset om tilbudsgiver forventer, at vognen skal være til rådighed i alle perioder eller ej.</p> <p><b><u>Det er ikke muligt at anvende blanketterne fra det annullerede udbud igen.</u></b></p>
32	<b>Vedr. spørgsmål 26 så angives det at en garantivogn kan få dispensation hvis der skulle være ventetid på papirarbejdet. Hvad vil reglerne være for de biler der IKKE er garantivogne, starter de bare op når de er klar eller hvad?</b>	<p>En vogn under aftaleform A kan frit åbne eller lukke sit vognløb. Skal vognen tilmeldes senere end 1. april, skal vognmanden dog være opmærksom på at der jf. udbudsmaterialets afsnit 8.7 kan gå op til 10 hverdage, inden vognløbet er klar til drift.</p>
33	<b>Der hersker stor forvirring omkring vogntyper og de forskellige bilmodeller. Helt konkret hvad kan en VW Touran godkendes til? Den overholder formelt alle mål til type 1 og 2 i henhold til udbudsmaterialet, men man hører at den fremtidigt skal køre som MPV altså i vogntype 3. Det ville være formålstjenligt at man udgav en liste over de biler som man godkender i typer 1, 2 og 3 for at byder ikke kommer til at disponere forkert køretøj</b>	<p>Såfremt en kørestolsbruger, ved egen hjælp, kan flytte sig fra kørestolen over på vognens forsæde, og vognen i øvrigt overholder de krav der er stillet til vogntypen i udbudsmaterialets afsnit 6.1. kan vognen bydes ind som type 1 eller 2.</p>
34	<b>hvad skal man skrive i A4 til A6 på tilbudsblanket 3 hvis man</b>	<p>Se svaret på spørgsmål 28.</p>

	<b>ikke har oplysningerne endnu.</b>	
35	<p><b>Er der mulighed for at man kan offentliggøre de servicetider (SR) der er på de enkelte brugere / sygehuse / afdelinger / læge klinikker m.m. Når man ringer til TS ved et opstået problem, kan man jo godt få at vide hvad servicetiden er. Som et eks. kan nævnes Viborg sygehus hvor Fru. Jensen skal hentes på 9 sal som en servicerejse (SR) og der skal medbringes en transportstol fra forhallen. I.flg TS er der afsat 4 min. ekstra for denne service + de normale 2 min. ergo 6min. ialt. Det er endnu ikke lykkedes at få Fru Jensen klar på sådanne recort tid, for ofte skal man have bestilt en elevator, ind på afdelingen og henvende sig ved personalet for derefter ind på stuen hvor Fru Jensen i øvrigt ligger i sin seng og slapper af. Bagagen skal samles og der skal siges farvel til naboen og personalet osv osv osv. Det har ALDRIG været mulig at kunne klare denne opgave på under 10 min. medmindre man virkelig skal til at behandle patienter og sygehus personale som om de var "pakker" der kan kastes med efter vores behov. Det er vognmanden der betaler prisen ved at hæve hastighederne på landevejene for at indhente den meget opbrugte tid. Dette var bare et enkelt eks, fra Viborg og den er gal rigtig mange steder og dette kan afhjælpes ved at man hos TS offentligøre service tiderne på de enkelte. Jeg er før blevet henvist af TS personale om at selv at kontakte borgerservice i den enkelte kommune, men det er vel ikke vores opgave ?</b></p>	<p>Nej, det er ikke chauffører eller vognmænds opgave at kontakte kommunerne. Problematikker vedrørende kørslen, herunder at patienter ikke er klar på det aftalte tidspunkt, skal <b>altid</b> rettes til TS.</p> <p>Servicetid justeres løbende af TS, afhængigt af afdelingernes placering og tilgængelighed på sygehusene. Derfor vil en liste over servicetider hurtigt forældes.</p> <p>Hvis der opleves problemer med de fastlagte servicetider, kan vognmanden rette henvendelse til TS, som herefter vil vurdere, om der er behov for en ændring af tiderne.</p>
36	<p><b>Vurderer TS at en Renault Grand Espace kan køre som en type 2 bil. Den vurderes normalt som en MPV, men en kørestolsbruger</b></p>	<p>Såfremt en kørestolsbruger, ved egen hjælp, kan flytte sig fra kørestolen over på vognens forsæde, og vognen i øvrigt overholder de krav, der er stillet til vogntypen i udbudsmaterialets afsnit 6.1. kan</p>

Januar 2012

	<b>kan godt flytte sig fra kørestol til forsæde.</b>	vognen bydes ind som type 2.
37	<b>Det bliver et krav fra 2014, om at liften skal klare 500 kg. Hvad med bussen størrelse. Jeg tænker på længden af bussen, om i vil kræve en vis længde fremover?</b>	TS forventer ikke at stille krav til vognens længde.
38	<b>Hej - jeg er i dag taxichauffør og ville gerne købe en bil der kan tilknyttes Midttrafik kørsel, er det muligt, og i givet fald hvordan kommer jeg i gang. Hvilke krav til bilen, hvide plader, gule plader eller papegøjeplader, hvor mange sæder skal der være foruden føreren?</b>	Krav til vogne, chauffører m.m. er beskrevet i udbudsmaterialet.
39	<b>Skal et taxaselskab, der byder ind med vogngrupper, løbende underrette MT om enkelte vogne udskiftes til anden type, således at MT til enhver tid kender de vognnumre (bevillingsnr), der er i de enkelte vogngrupper, eller er det tilstrækkeligt at taxaselskabet selv sørger for at de enkelte vogne er tilsluttet de grupper, hvor de opfylder kravene? (Blanketterne er meget specifikke på dette punkt, og det kan næppe undgås at nogle vognmænd skifter til en vogn af en anden type ifm. vognskit)</b>	TS skal løbende underrettes når vogntyper udskiftes.

Svar på spørgsmål 28-39. Offentliggjort den 24. februar 2012.

	<b>Spørgsmål</b>	<b>Svar</b>
40	<b>Spørgsmål til ordregiver: Hvem indgår tilbudsgiver kontrakt med? Det er uklart, hvem der reelt er ordregiver i nærværende udbud, idet udbuddets forskellige dokumenter indeholder forskellige navne. Således angiver udbudsbekendtgørelsen at ordregiver er "Flextrafik" (uanset at der ikke i CVR er registreret nogen juridisk enhed med dette navn), den supplerende</b>	Tilbudsgiver indgår kontrakt med trafikselskaberne FynBus, Midttrafik og Sydtrafik.

Januar 2012

	<p><b>udbudsbekendtgørelse anfører Midttrafik som ordregiver, udbudsvilkårene anfører "Trafikselskaberne FynBus, Midttrafik og Sydtrafik", og kontraktudkastet "Trafikselskab (xx)".</b></p> <p><b>På denne baggrund spørges der om hvilken juridisk enhed, der er ordregiver og herunder om hvilken juridisk enhed der vil være tilbudsgivers kontraktpart? Såfremt kun ét af trafikelskaberne vil være kontraktpart over for den enkelte tilbudsgiver, spørges om tilbudsgiveren så kun vil blive tildelt kørsel inden for det konkrete trafikelskabs geografiske område?</b></p>	
41	<p><b>Flere bilproducenter oplyser 2 forskellige bagsædebredder, i hhv. hoftehøjde og skulderhøjde. Menes der i udbuddet 1400mm i hoftehøjde når der står "bagsædets bredde"?</b></p>	<p>Bredden måles, hvor bagsædet er bredest. Vognen overholder dermed kravet om bagsædebredde på 1400 mm, hvis ét af producentens oplyste mål på bagsædet er minimum 1400 mm</p>
42	<p><b>Ved at sætte minimumskrav til bagsædet bredde på 1400mm udelukker MT bilmodeller som Mercedes C-klasse, Mercedes B-klasse, Volvo V60, Skoda Superb, og flere andre, der i flere år uden problemer har udført kørsel for MT. Kan det forventes at der dispenseres fra dette krav, enten for alle vogne, eller for vogne der i tidligere kontraktperioder har udført kørsel for MT?</b></p>	<p>Nej, der forventes ikke givet nogen dispensation for uopfyldte krav.</p>
43	<p><b>Hvis man har budt ind med en taxi, og man senere i kontraktperioden får en tilladelse til offentlig service, kan man så "flytte" kontrakten fra taxien til bilen med OS-tilladelse? Det er ikke for at køre med to biler, men for at frigøre taxien til almindelig taxikørsel.</b></p>	<p>Ja, hvis der med spørgsmålet menes, at vognen, der udfører kørsel for TS, ændres fra at køre på en taxitilladelse til at køre på en tilladelse til offentlig servicetrafik.</p> <p>Hvis vognen udskiftes, skal den udskiftes til en vogntype svarende til den oprindeligt tilbudte vogn eller jf. Kontrakt om Flextrafik § 3 stk. 7 og 8.</p>
44	<p><b>Jeg kan ikke finde ud af, hvordan jeg angiver et byområde ved at trykke på de yderveje, der skal afgrænse området. Jeg kan kun</b></p>	<p>Byområdekortet optegnes med punkter, ved venstreklik med musen. Der kan sættes ligeså mange punkter det ønskes, hvilket gør det muligt at optegne byområdet meget præcist. Først når der</p>

Januar 2012

	<b>lave en flade. Er det mig eller kortet, det er galt med??</b>	dobbeltklikkes fastlægges byområdet og markeres med en rød flade. Hjælp til optegning af byområde kan fås ved henvendelse til TS.
45	<b>Eksempelvis et taxaselskab, der har budt med vogngrupper af flere typer, kan være relativ uforudsigeligt ramt af travlhed med kort varsel. Kan selskabet i en sådan situation stille et antal af sine vogne til rådighed for MT, uden at specificere vogntypen?</b>	Nej.
46	<b>Svaret på spørgsmål 20: Skal det opfattes således, at vagten på garantivognen forlænges med en time i hver ende</b>	Garantivogne skal være til rådighed for TS en time før og en time efter garantiperioden. Vognene er garanteret betaling i garantiperioden. I rådighedsperioden afregnes der for den kørsel, som er udført for TS.
47	<b>Hvis svaret er ja til spørgsmål 20, vil der skulle udarbejdes ansættelsesaftaler med daglig arbejdstid på mindst 12 timer, og faktisk lidt mere, idet chaufføren også skal anvende tid til opstart og tjek af køretøj samt tilsvarende ved vagtens slutning. Den slags aftaler er ganske enkelt ulovlige!! Hvad har TS tænkt sig i den anledning??</b>	Det er op til vognmanden, hvordan arbejdstiden på garantivogne fordeles. TS stiller ikke krav om, at samme chauffør varetager hele garanti- og rådighedsperioden.
48	<b>Svaret på spørgsmål 22A mener TS er besvaret ved henvisning til svaret på spørgsmål 21. Dette svar omtaler alene "flydende pause", men der er en mængde andre krav, der skal opfyldes. Hvad har TS tænkt sig med disse krav??</b>	Det er vognmandens ansvar, at overenskomster og krav om beskyttelse på arbejdspladsen og arbejdsforhold i øvrigt overholdes.
49	<b>Ang spørgsmål 28, gælder dette også tilbudsblanket 1 og felterne C2 og A1 cvr-nr. er først ved at søge Taxibevilgning.</b>	CVR-nr. under punkt A1 skal udfyldes. Tilladelsesnummer under punkt C2 kan undlades, hvis nummeret endnu ikke haves og under forudsætning af at tilbudsgiver har et forhåndstilsagn om at kunne få en tilladelse.
50	<b>Lovforslag L.78, der ophæver betingelsen om, at byder skal være taxivognmand for at kunne byde med OST-tilladelser på alm. rutekørsel, afventer Folketingets 2. og 3. behandling. Forslaget rummer videre forslag om afgiftsfritagelse for køretøjer, der indregistreres på grundlag af</b>	Tilbudsgiver skal, ved afgivelse af tilbud, forholde sig til gældende lovgivning.

Januar 2012

	<b>OST-tilladelser. Trafikstyrelsen er p.t. i gang med at udstede OST-tilladelser efter nugældende lovgivning. P.t. er det sådan, at køretøjer, der indregistreres på grundlag af OST-tilladelser, skal afgiftsberigtiges som personbiler til privat personkørsel - de er ikke fritaget herfor efter registreringsafgiftsloven. Det er uklart, om og hvornår, lovændringen vedtages. Hvordan forholder bydere sig til denne problemstilling i forhold til TS?</b>	
Svar på spørgsmål 40-50. Offentliggjort den 27. februar 2012.		
	<b>Spørgsmål</b>	<b>Svar</b>
51A	<b>Hej, har lige enkelte spørgsmål til udbuddet . Under vogntype 5, side 12, står der, at bilen skal være udstyret med transportstol, hvad er det? kender ikke betegnelsen fra mit NT-kørse</b>	En transportstol er en sammenklappelig kørestol, beregnet til at transportere kunden til og fra vognen. Kunden må ikke sidde i transportstolen under kørslen.
51B	<b>Har i specifikke krav til den adresse, som man opgiver som bilens hjemadresse ??, Privat har jeg adresse i Thy, så har tænkt mig at oplyse en adresse i Skive som hjemadresse- er der nogen problemer i det ??</b>	Det står vognmanden frit, at vælge placeringen af hjemadressen for enkeltvogne under aftaleform A. Hjemadressen kan ikke ændres i kontraktperioden. Når vognen er til rådighed for TS, men ikke udfører kørsel, skal den være på hjemadressen.
52	<b>Vedrørende punkt 6a: ANFØR HVILKET NUMMER PLANETSYSTEMET SKAL SENDE TURENE UD PÅ. Er det bare firmaets tlfnr man skal påføre her</b>	Det er telefonnummeret til det udstyr <i>i vognen</i> , som skal modtage køreordrer fra Planet-systemet.
53	<b>Da jeg ved sidste udbud (2010) "overså" en underskrift vil jeg være sikker på, at det hele er ok denne gang. Jeg har indsendt mit bud og vil være sikker på at det hele er med. Når man har modtaget en kvittering retur - er det hele så modtaget så man er "med"?</b>	Tilbud skal signeres én gang under menupunktet "Afslut tilbud". Efter signering og afsendelse modtager tilbudsgiver en e-mail om at anmodning/tilbud er modtaget. Denne e-mail indeholder følgebrevet, hvor listen over dokumenter som er indsendt fremgår. De dokumenter som er omfattet af tilbuddet er markeret med flueben.
54	<b>Spørgsmål 15 mangler der at blive svaret på , hvorfor man har ændret mindstemålene fra hofte og skuldermål til nu sædebredde</b>	Betegnelsen "sædebredde" dækker over også over hofte- og skuldermål. Det vil sige at vognen overholder kravet om sædebredde, at hvis ét af producentens oplyste mål på bagsædet er

Januar 2012

	?	minimum 1400 mm.
55	<b>Vedr spørgsmål 41 , skal svaret forståes således at ved producentens hofte eller skuldermål på 1400m/m overholdes mindstemålene eller såfremt dette ikke er gældende hvem skal certificere bagsædebredden på en type 1 eller 2 hvis producenten ikke angiver andre mål end hofte og skuldermål ?</b>	Se svaret på spørgsmål 54.
56	<b>Nu har Midttrafik ændret på sædebredden 2 år i træk på type 1 og 2 . hvorfor denne ændring når andre trafikskaber ikke har indført denne regel ?</b>	Kravet om en sædebredde på minimum 1400 mm er indført for at sikre, at der kan sidde 3 personer på bagsædet.
57	<b>Vil der i dette udbud blive ændret på ansvaret som jo er lagt på chaufføren ved afhentninger hos div lægeklinikker, hvor der jo generelt skal afhentes ved gadedøren men som i praksis viser sig at patienterne sidder i venterummet hos lægen , mange steder både 1 og 2 sal ? Vil man gøre lægeklinikkerne og kommunerne opmærksom på problemet da der jo ikke er afsat servicetid til afhentninger hos lægen ?</b>	Der er servicetid på lægekørsler. Hvis der opleves problemer med de fastlagte servicetider, kan vognmanden rette henvendelse til TS, som herefter vil vurdere, om der er behov for en ændring af tiderne.
58	<b>for liftvogne anbefales/kræves fremtidig 500 kgs godkendelser - hvilket p.t. kun kan klares af udvendigt monterede. Er TS opmærksom på de mulige praktiske - og ikke mindst sikkerhedsmæssige - problemer her? En udvendig lift kan typisk ikke "nødbetjenes" - og der stilles jo ikke nævneværdige sikkerhedskrav til M1-montering, hvilket i yderste tilfælde kan medføre livsfare hvis f.eks. en lille plastikslinge brister.</b>	<b>Liften og øvrigt udstyr skal til enhver tid overholde gældende lovgivning på området.</b>
Svar på spørgsmål 51-58. Offentliggjort den 29. februar 2012.		