



B-KONTRAKT OM BUSKØRSEL	2
1. GENERELT	2
2. KØREPLANLÆGNING (kun relevant for bus)	3
3. KØRSELSOMFANG OG REDUKTION AF KØRSELSOMFANG (kun relevant for bus)	4
4. KØRSELS UDFØRELSE, KUNDEBETJENING, BUSTERMINALER MV	5
5. KVALITETSSTYRING MV	8
6. TAKST, KONTROL, TÆLLING, IT-UDSTYR MV. (kun relevant for bus)	9
7. KØRSELSMATERIELLET (kun relevant for bus)	10
8. BETALINGSMODELLEN (kun relevant for bus)	11
9. AFREGNING MV. (kun relevant for bus)	12
10. IKRAFTTTRÆDEN OG OPSIGELSE	13
11. KONKURS OG OVERDRAGELSE	14
12. ERSTATNINGS- OG FORSIKRINGSANSVAR	15
13. MISLIGHOLDELSE OG MODREGNING I BETALINGER	16
14. DISKRETION	20
15. VOLDGIFT	21
16. UNDERSKRIFTER	21
Afsnit A – Bilag relevant for buskørsel	22
Bilag 1 – Køreplanssamarbejdet	23
Bilag 2 – Opsætning af køreplantavler	24
Bilag 3 – Opgørelse og regulering af køreplantid	25
Bilag 4 – Kørselsindberetning	26
Bilag 5 – Krav til materiel og indretning	28
Bilag 6 – IT-udstyr – kun relevant for bus	44
Bilag 7 – Oversigt over kørselsmateriellet	69
Bilag 8 – Busovertagelse	70
Afsnit B – Bilag relevant for flexkørsel	83
Bilag 9 – Særlige krav vedr. flextrafik	84
Afsnit C – Bilag vedr. fælles bestemmelser	101
Bilag 10 – Kvalitetsstyring, arbejdsmiljø, miljøforhold mv.	102
Bilag 11 – Regulering for pris- og lønudvikling (§ 18)	105
Bilag 12 – Afgivelse af oplysninger om personaleforhold mv. ved kontraktudløb	107
Bilag 13A – Krav til chaufføruddannelse	110
Bilag 13B – Krav til entreprenøren og det administrative driftspersonale	115
Bilag 14 – Arbejdsklausul – løn- og ansættelsesvilkår	119



B-KONTRAKT OM BUSKØRSEL

(i det følgende kaldet entreprenøren) og

Nordjyllands Trafikselskab (i det følgende kaldet NT) indgår følgende aftale om buskørsel.

Nærværende aftale indgås på baggrund af EU udbud 2021/S 026-065351.

Aftalen omfatter følgende kørsel: Pakke 20.

Såfremt aftalen omfatter flere delkontrakter (pakker) skal disse i forhold til aftalens bestemmelser anses for én delkontrakt, hvor intet andet er angivet.

1. GENERELT

§ 1 Kontraktgrundlaget består af de tre nedenfor nævnte dele og er prioriteret på følgende måde:

- 1) Kontrakten med bilag
- 2) Udbudsmaterialet med eventuelle rettelsesblade
- 3) Den vindende entreprenørs tilbud med tilhørende bilag

§ 2. Kørslen udføres på de vilkår, der fremgår af nærværende kontrakt med bilag.

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

Stk. 3. Kontrakten underskrives i en enkeltmandsejet virksomhed af ejeren, der samtidig er den ansvarlige leder af virksomheden. Ved kontraktindgåelse med et interessentskab underskrives kontrakten af samtlige interessenter. NT skal have en kopi af en eventuel interessentskabskontrakt. Ved kontraktindgåelse med et aktie- eller anpartsselskab skal kontrakten underskrives af en person, der er tegningsberettiget for selskabet. Tegningsretten skal dokumenteres.

Stk. 4. For aktie- og anpartsselskaber skal NT i forbindelse med kontraktindgåelsen have oplysning om ejerforhold. Ændringer i ejerforholdet i aktie- eller anpartsselskaber i løbet af kontraktperioden skal meddeles skriftligt til NT. Aktie-/anpartsbesiddelse på under 10 pct. af aktie-/anpartskapitalen skal dog ikke oplyses, medmindre en sådan aktiepost giver adgang til bestemmende indflydelse i selskabet. Selskaberne skal på eget initiativ indsende regnskaber med en detaljeringsgrad og informationsværdi svarende til kravene i aktieselskabsloven senest 14 dage efter regnskabernes underskrift.

Stk. 5. Hvis der i aktie- eller anpartsselskaber sker ændringer i ejerforholdet til bestemmende andele i kapitalen, er NT berettiget til at opsiges kontrakten med tre måneders varsel, hvis vægtige grunde taler herfor. Opsigelsen skal i givet fald ske senest én måned efter, at NT har modtaget meddelelse om ændringen i ejerforholdet. Entreprenøren kan klage over afgørelsen, jf. § 25.



Stk. 6. Entreprenøren udpeger en kontaktperson, der med bindende virkning for entreprenøren kan indgå alle aftaler vedrørende den løbende opfyldelse af kontrakten. Den udpegede kontaktperson skal have hjemsted eller bopæl i Danmark. Kontaktpersoner skal kunne skrive og tale dansk, da al kommunikation med NT skal foregå på dansk.

Stk. 7. Entreprenøren skal senest ved kontraktindgåelse oplyse om eventuelle underentreprenører og om omfanget af disses kørsel. Antagelse eller udskiftning af underentreprenør samt væsentlige ændringer i omfanget af underentreprenørers kørsel skal godkendes af NT. Entreprenøren er eneansvarlig over for NT og har det fulde ansvar for den kørsel, der udføres af underentreprenører.

Stk. 8. Til sikkerhed for entreprenørens opfyldelse af kontrakten stilles en anfordringsgaranti på 200.000 kr. pr. driftsbuss. Garantien skal stilles gennem anerkendt pengeinstitut eller kautionssikringsselskab, og indestå indtil tre måneder efter kontraktens udløb, medmindre der forinden er rejst krav mod garantien. Garantien skal på anfordring fra NT frigives, uden NT kan dokumentere sin ret ved forlig, endelig domstolsafgørelse eller voldgiftskendelse. Garantiteksten fremgår af bilag D til udbudsvilkårene.

§ 3. Entreprenøren leder og driver selvstændigt sin virksomhed. Ethvert personaleanliggende afgøres af entreprenøren.

Stk. 2. Entreprenøren er forpligtet til at følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Entreprenøren er således forpligtet til at overholde den arbejdsklausul, der er gældende for NT's entreprenører som udfører bus- og flextrafik. Kravene i arbejdsklausulen er præciseret i bilag 14.

2. KØREPLANLÆGNING (kun relevant for bus)

§ 4. NT fastlægger linjeføring og køreplan.

Stk. 2. NT fastlægger de vognløbsplaner, der anvendes som grundlag for beregningen af kontraktbetalingen.

Stk. 3. Påtænkte ændringer af linjeføring, køreplan og vognløb drøftes mellem NT, entreprenøren og chauffører eller deres repræsentanter, inden NT træffer beslutning herom. Entreprenøren skal deltage aktivt i dette samarbejde og via prøvekørsler mv. medvirke til at sikre, at køretider mv. kan overholdes. Entreprenøren skal sikre, at forslag og kommentarer fra kunder og chauffører kommer videre til NT. Den endelige køreplan sendes så vidt muligt senest tre måneder inden ikrafttræden til entreprenøren. Hvis ændringen gennemføres med kortere varsel end tre måneder, drøftes konsekvenserne heraf mellem parterne. Mindre køreplanændringer i løbet af køreplanåret, vil kunne blive iværksat med ned til én uges varsel.

Stk. 4. Opsætning af køreplantavler kan pålægges entreprenøren uden ekstra betaling. Opgavens omfang er beskrevet i bilag 2.



3. KØRSELSOMFANG OG REDUKTION AF KØRSELSOMFANG (kun relevant for bus)

§ 5. Ved ikrafttrædelsen omfatter kontrakten et årligt kørselsomfang på xxxx køreplantimer, opgjort ud fra udbudsmaterialet inkl. ændringer, der er fremsendt til byderne, inden tilbud er afgivet. Køreplantimer opgøres som angivet i bilag 3.

Stk. 2. Det antal køreplantimer, der er nævnt i stk. 1, kan frit ændres med op til 20 % i kontraktperioden i både opadgående og nedadgående retning med bibeholdelse af de kontraktlige enhedspriser.

Stk. 3. Ved nedskæringer i kørselsomfanget over 20 % eller såfremt antallet af køreplantimer i en køreplanperiode reduceres med mere end 7,5 % i forhold til køreplantimetallet før reduktionen betales der godtgørelse til entreprenøren.

Stk. 4. Det antal køreplantimer der ydes godtgørelse for efter 20 % reglen beregnes som det antal timer reduktionen i kontraktperioden udgør udover 20 % af det oprindelige køreplantimetal. Er der tidligere i kontraktperioden ydet godtgørelse efter 20 % reglen, reduceres timetallet der nu ydes godtgørelse for, med det antal timer, der tidligere er ydet godtgørelse for.

Stk. 5. Det antal køreplantimer, der ydes godtgørelse for efter 7,5 % reglen beregnes som det antal timer, reduktionen udgør ud over 7,5 % i forhold til antallet før reduktionen.

Der ydes alene godtgørelse for det største af de beregnede to tal efter henholdsvis 20 % reglen eller 7,5 % reglen.

Godtgørelsen beregnes efter følgende regler:

- 18 % af timebetalingen efter § 17 stk. 2, for det antal køreplantimer, der overstiger nedskæringen jf. stk. 3.
- 50 % af den fast betaling efter § 17, stk. 3 for de busser, der bliver overtallige, fordi nedskæringen overstiger jf. stk. 3.

Godtgørelsen betales for kontraktens restperiode, dog maksimalt ét år. Betalingen sker som et engangsbeløb forud. Entreprenøren kan ikke herudover rejse noget krav.

Ovenstående § 4, stk. 2 og 5 beregnes af det samlede kørselsomfang opgjort i § 4, stk. 1.

Stk. 6. Entreprenøren kan uanset godtgørelse vælge at opsiges kontrakten til næstfølgende køreplanskifte efter nedskæringen på mere end 20 %. Godtgørelsen beregnes i så faldt kun frem til kontraktophør, såfremt restperioden er under et år.



Stk. 7. Hvis antallet af driftsbusser reduceres med et omfang svarende til det samlede antal busser i aftalen, vil entreprenøren blive kompenseret for de faktiske omkostninger samt 2 års mistet fortjeneste. Entreprenøren kan ikke rejse yderligere krav.

Stk. 8. Entreprenøren er i tillæg til stk. 1 i videst muligt omfang forpligtet til at imødekomme NT's behov for udførelse af lejlighedsvis ekstra kørsler på ruten, herunder men ikke begrænset til grupperejser.

Stk. 9. Kørslen kan omfatte svømmekørsel, hvilket vil fremgå af afregningsvognløbet. For denne kørsel vil afgangstider, ugedage og kørselsomfang typisk variere en del fra år til år. For den løbende kørsel vil der udarbejdes et skema med kontaktoplysninger, som udleveres til entreprenøren. Ved aflysning af kørslen senest en uge før påbegyndt kørsel, modregnes kørslen som aflyst tur i afregningsmæssig henseende. For kørsel aflyst senere end en uge før påbegyndt kørsel, vil entreprenøren modtage betaling, som var kørslen afviklet.

4. KØRSLENS UDFØRELSE, KUNDEBETJENING, BUSTERMINALER MV.

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

Stk. 2. Ved driftsstop, sygdom eller lignende skal entreprenøren indsætte reservemateriel, reservechauffører eller træffe aftale med anden trafikudøver om kørselens gennemførelse, jf. dog stk. 1.

Stk. 3. Entreprenøren er forpligtet til hurtigst muligt at underrette NT/FlexDanmark om indstilling henholdsvis genoptagelse af kørslen, samt i øvrigt at indberette enhver udgået tur og kørsel efter nærmere anvisning fra NT, jf. bilag 10.

Stk. 4. Entreprenøren skal sikre, at korrespondancer overholdes i overensstemmelse med de retningslinjer, der løbende fastlægges af NT.

Stk. 5. NT skal i hele driftsperioden kunne komme i kontakt med entreprenøren eller en repræsentant for denne. NT skal have mulighed for at kommunikere med entreprenøren via telefon, e-mail og Internet.

Stk. 6. Entreprenøren skal sørge for, at busserne og flexvognen ved endestationen hhv. endt tur efterses for glemte sager og for, at fundne sager indsamles, opbevares og afleveres til politiet i overensstemmelse med NT's rejsebestemmelser. Kunderne skal kunne henvende sig til entreprenøren om glemte sager, medtagning af cykler, samt køreplantider, forsinkelser, takster mv. for egne ruter i almindelig kontortid, dvs. minimum kl. 8-15 på hverdage. Der kan indgås anden aftale om håndtering af glemte sager.

Stk. 7. For at sikre den mest effektive anvendelse af driftsbusserne kan NT i de perioder, hvor busserne ikke er anvendt ifølge afregningsvognløbene, forlange, at entreprenøren udfører kørsel



på de linjer, som entreprenøren betjener, eller på andre linjer eller strækninger, til betalingen efter § 17, stk. 2. Denne kørsel kan eksempelvis opstå ved behov for indsættelse af ekstra busser i forbindelse med togbuskørsel. Kørslen skal iværksættes med én uges varsel.

Stk. 8. Hvis der i entreprenørens busser er installeret IT-udstyr i henhold til § 11, er entreprenøren forpligtet til at udpege en eller flere superbruger(-ere) og sørge for den nødvendige uddannelse og instruktion af chauffører og andet berørt personale. Det er entreprenørens ansvar at sikre, at udstyret betjenes korrekt. Det er entreprenørens ansvar at sikre, at vognløbsdata indberettes/inddannes, hvis der er behov herfor samt at sikre, at busserne er korrekt tilmeldt, og at der kun anvendes tilmeldte busser, samt at udstyret betjenes korrekt. Ansvarsfordelingen og forretningsgange i forbindelse med anvendelse af IT er nærmere beskrevet i bilag 6. Der skal være adgang til entreprenøren via fast internetforbindelse (min. 512 kb).

Stk. 9. Ekstra- og dubleringskørsel, der ikke kan indpasses i afregningsvognløbene, betales efter dubleringsaftale (ikke-kontraktbusser), jfr. udbudsvilkårenes bilag A.

Stk. 10. Er materiellet forsynet med en lift, skal denne skal være godkendt og (efter)synet af en ekstern autoriseret sagkyndig tilknyttet et godkendt serviceværksted. Liften skal være behørigt forsynet med synsmærke og bussen skal medbringe en synsrapport, der viser at liften er blevet synet og godkendt som foreskrevet i brugsanvisningen og efter fabrikantens anvisninger (og med mindst et hovedeftersyn inden for de sidste 12 mdr.). Det er således ikke tilladt for entreprenøren eller dennes virksomhed selv at foretage lifteftersynet.

Stk. 11. Entreprenøren skal efter behov og efter aftale med NT deltage i den lokale beredskabsstab. Desuden skal entreprenøren, under koordination af Nordjyllands Politi, stille buskapacitet til rådighed med henblik på transport af skadelidte, pårørende, indsatspersonel mv. ved større hændelser i regi af den lokale beredskabsstab.

Stk. 12. Entreprenøren 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 aftalen omfattede kørsel. Entreprenøren skal indhente såvel straffe- og børneattest på alle chauffører, der benyttes til kørslen. NT kan til enhver tid forlange at se dokumentation for indhentelse af straffe og børneattest.

Stk. 13. Entreprenøren har pligt til at sikre sig, at der bliver gennemført alkoholkontrol på alle chauffører inden kørsel påbegyndes, enten i form af kontrol ved fremmøde eller ved montering af alkoholåse i alle busser og flextrafikvogn.

Stk. 14. Entreprenøren har ansvaret for at sikre, at alle busser/vogne (el. chauffører) udstyres med tablets eller lign., som kan tilgå internettet. Det skal være en Android tablet, hvor der er mulighed for at installere de chaufførvendte apps, som NT måtte ønske.

§ 6a. Ansvar for aftaler om busterminaler mv. påhviler NT. Entreprenøren har ansvaret for busanlæg og for nødvendig parkering uden for busanlæg.



Stk. 2. NT kan stille parkering på busterminaler til rådighed for entreprenøren. Antal pladser og regler for brugen fastsættes af NT.

Stk. 3. Entreprenøren er i henhold til Arbejdsmiljøloven og bekendtgørelse nr. 290 af 5. maj 1993 om skiftende arbejdssteders indretning forpligtet til at sikre ansattes velfærdsforanstaltninger, herunder adgang til toilet, håndvask, spisested m.m.

Stk. 4. I det omfang at NT i løbet af kontraktperioden råder herover, stiller NT fællesfaciliteter for chauffører til rådighed for entreprenører, der foretager NT kørsel med anløb til en busterminal, hvor faciliteterne forefindes. Det påhviler entreprenøren at sikre, at chaufførernes brug af fællesfaciliteter sker under hensyntagen til ansvarlig brug.

§ 7. Entreprenøren er ansvarlig for at billettering sker korrekt. Chaufførerne skal have rådighed over det nødvendige billetteringsudstyr og til enhver tid have tilstrækkelig beholdning af billetruller mv. Chaufførerne skal endvidere have et grundigt kendskab til NT's takstsystem og NT's flextrafikordninger samt være så godt kendt med det samlede trafiknet, at de er i stand til at vejlede passagererne. Vejledningsmateriale, udarbejdet af NT til brug for chaufførerne samt andet relevant materiale, skal være tilgængeligt for og kendt af chaufførerne. Chaufførerne skal kunne tale og forstå dansk og kunne begå sig på engelsk.

Stk. 2. Chaufførerne, andet personale og entreprenøren skal yde en korrekt betjening af kunderne. Chauffører skal være villige til at tage de fornødne hensyn og yde den hjælp der er nødvendig, for at kørslen kan udføres på bedst mulig måde. Særlige krav til flextrafik kørslen er beskrevet i bilag 9.

Stk. 3. Entreprenørerne har ansvaret for, at chaufførerne får en grund- og efteruddannelse, der gør dem i stand til at leve op til de krav til arbejdsudførelse og til kundebetjening, der er angivet i stk. 1. og 2. Kravene til chaufføruddannelse er nærmere præciseret i bilag 13A. Entreprenøren skal endvidere sørge for en passende (efter-)uddannelse af det øvrige personale, herunder driftsledelsen. Kravene til uddannelse af entreprenør og administrativt personale er nærmere præciseret i bilag 13B. Entreprenøren skal afrapportere om uddannelsesforløbet for samtlige medarbejdere.

Stk. 4. Entreprenøren og dennes personale skal deltage i instruktionsmøder om takst- og billetteringssystem, chaufførkurser o. lign., der arrangeres af NT. Chaufførerne skal normalt deltage i ét møde pr. år. Udgifter hertil dækkes af entreprenøren.

Stk. 5. Entreprenøren skal på forlangende kunne dokumentere kompetenceudvikling af egne chauffører. Kravene er præciseret i bilag 13A.

Stk. 6. NT kan kræve, at entreprenøren udnytter sine muligheder for at frigøre sig fra en chauffør, hvis denne gentagne gange har givet anledning til berettigede kundehenvendelser, eller på anden vis har udvist grov uansvarlig opførsel overfor kunder eller samarbejdspartnere.



5. KVALITETSSTYRING MV.

§ 8. Entreprenøren forpligter sig til at deltage i og udvikle det kvalitetsstyringssystem og miljøarbejde, som NT anvender. Kvalitetsstyringssystemet er nærmere beskrevet i bilag 10.

Stk. 2. Entreprenøren forpligter sig til at udføre de opgaver - f.eks. indhentning og bearbejdning af oplysninger - som er forudsat i kvalitetsstyringssystemet, herunder at afgive løbende indberetning om kørslens udførelse. Løbende indberetning af kvalitetsoplysninger sker sammen med indberetningen af oplysninger til brug for den månedlige afregning, jf. § 20, og på de skemaer, der fremgår af bilag 4.

Stk. 3. Hvis der registreres en kvalitetsbrist hos en entreprenør, skal entreprenøren udarbejde et forslag til afhjælpning af manglen. Hvis der er enighed om forslaget, er entreprenøren forpligtet til at føre det ud i livet.

Stk. 4. NT er berettiget til at føre kontrol med entreprenørens opfyldelse af kontrakten ved inspektion af eller i det anvendte materiel. En sådan kontrol fritager ikke entreprenøren for ansvaret for, at materiellet opfylder de aftalte betingelser, og at kørslen udføres som aftalt.

Stk. 5. Entreprenøren forpligter sig til at bidrage med de oplysninger, der er nødvendige for udarbejdelse af grønne regnskaber, som nærmere beskrevet i bilag 10.

Stk. 6. Entreprenøren er forpligtet til at fremsende kopi af al korrespondance, der udveksles med Arbejdstilsynet – herunder tilsynsrapporter, påtaler, påbud mv. – vedr. arbejdsmiljøet for ansatte, der udfører arbejdsopgaver i relation til nærværende kontrakt. Kopi skal fremsendes til NT hurtigst muligt, efter materialet er modtaget eller afsendt.

Stk. 7. Entreprenøren er forpligtet til at gennemføre egenkontrol som beskrevet i bilag 13A og 13B, og skal fremsende dokumentation til NT vedr. chaufførernes grund- og efteruddannelse samt status vedr. miljøsyn af busser. Dokumentationen, hvis form og indhold aftales mellem entreprenøren og NT, skal omfatte status opgjort pr. kvartal, og dokumentationen skal fremsendes efter forespørgsel fra NT. Endvidere skal entreprenøren årligt indsende en opgørelse over kørselsmateriellet, jfr. § 13, stk. 2.

Stk. 8. NT forbeholder sig ret til at gennemføre uanmeldte miljøsyn. Målingen vil blive forsøgt foretaget, så den er til mindst mulig gene for entreprenøren, og kan foretages uden forudgående varsel og uden beregning, når bussens drift ikke forstyrres derved. Entreprenøren skal stille bus med chauffør til rådighed for miljøsynet uden omkostninger. Miljøsyn skal udføres efter retningslinjerne i Trafikselskabernes Miljøsynsmanual Del 1: Emissionsmåling og Del 2: Støj. For el- og brintbusser gælder det, at disse alene skal kontrolleres i forhold til Del 2: Støj. Såfremt det uanmeldte miljøsyn ikke medfører bemærkninger i miljøsynsrapporten, vil NT afholde udgiften til miljøsynet.



6. TAKST, KONTROL, TÆLLING, IT-UDSTYR MV. (kun relevant for bus)

§ 9. NT fastlægger takst- og billetteringssystem og øvrige rejsebestemmelser.

Stk. 2. Entreprenøren medvirker til gennemførelsen af de kontrolforanstaltninger, der iværksættes af NT, herunder passagerkontrol i busserne.

§ 10. NT kan iværksætte trafiktællinger og undersøgelser. Entreprenøren og dennes personale medvirker hertil i op til 10 dage om året pr. rute uden særskilt kontraktbetaling.

§ 11. NT har ret til at installere billetteringsudstyr, herunder rejsekortudstyr, busradio, og andet lignende udstyr i entreprenørens busser. Den daglige service og vedligeholdelse af udstyret varetages af entreprenøren. Reservedele hertil leveres af NT. Entreprenøren skal gennemføre daglig egenkontrol vedr. IT- og billetteringsudstyr samt straks sende meddelelse til NT, hvis udstyret ikke fungerer tilfredsstillende, jf. bilag 6.

Stk. 2. NT forbeholder sig ligeledes ret til at bede entreprenøren om at indkøbe og installere ekstra IT-udstyr, eksempelvis computer, net-udstyr, positioneringsudstyr, dataopsamlingsudstyr, udstyr til kommunikation mellem bussen og gadesignalanlæg samt busradio i entreprenørens busser. NT betaler for den dokumenteret investering.

Ønsker entreprenøren at skifte bus, udenfor den aftalte busudskiftningsplan, afholder entreprenøren udgifterne til demontering og geninstallation af udstyr i bussen.

Stk. 3. I busser, hvor der stilles krav om Realtids- og korrespondancesystem (SmartVMS), automatisk stoppestedsannoncering, infotainmentsystem til passagerinformation, automatisk passagertælling m.m. afholder entreprenøren omkostningerne til anskaffelse, installation, drift og vedligehold. Udgifter til overflytning af udstyr i forbindelse med busudskiftning eller omflytning afholdes af entreprenøren. Den daglige service af udstyret varetages af entreprenøren.

Stk. 4. Entreprenøren skal straks meddele NT, hvis NT-ejet udstyr ikke fungerer tilfredsstillende. Ved reparation af udstyret afholdes udgiften af NT med mindre, reparationen skyldes medarbejderens uhensigtsmæssige brug af udstyret, hærværk, tyveri, brand mv., jf. bilag 6.

Stk. 5. Chaufførernes personlige billetteringsudstyr (møntveksler/-bord og taske) anskaffes og betales af entreprenøren. For de pakker der indeholder krav om tælleudstyr påhviler det entreprenøren at afholde omkostningerne, hjemtage og installere tælleudstyret.

Stk. 6. Udstyr, der er stillet til rådighed af NT, tilbageleveres ved kontraktens udløb i funktionsdygtig og ubeskadiget stand, bortset fra almindelig slitage. Entreprenøren bærer risikoen for udstyret i forbindelse med brand, trafikskade, hærværk og tyveri.



7. KØRSELSMATERIELLET (kun relevant for bus)

OBS! Krav til flextrafikmateriel fremgår af bilag 9.

§ 12. I bilag 7 til kontrakten angives krav til kørselsmateriellet ved kontraktens indgåelse, herunder hvilken min. total- og siddepladskapacitet, der stilles til rådighed.

§ 13. Kørslen kan udføres med forskellige busser. Busserne skal opfylde eventuelle krav til busstype, -alder, - design, drivmiddel o. lign., dog kan mindre afvigelser accepteres, hvor det er hensigtsmæssigt af økonomiske eller betjeningsmæssige grunde, fx hvor mindre busser er store nok i forhold til kapacitetsbehovet, og hvis forholdene i øvrigt gør det muligt. Afvigelser skal godkendes af NT. Det er desuden et krav, at der stilles tilstrækkelig siddepladskapacitet til rådighed på alle afgangse, og at billettering kan ske på rimelig måde.

Stk. 2. Entreprenøren skal årligt indsende en opgørelse over kørselsmateriellet – opdelt på pakker – til NT. Opgørelsen skal indeholde en status over kørselsmateriellet primo køreplanåret og den skal være NT i hænde senest en måned efter køreplansskiftet, jf. bilag 7.

§ 14. De anvendte busser skal have en rimelig standard, og de skal være rengjorte og velvedligeholdte. Bussen skal hovedrengøres mindst én gang om året. Entreprenøren har oplysningspligt om, hvornår busserne bliver hovedrengjort. Manglende rettidig hovedrengøring samt dokumentation af samme vil blive bodsbelagt i henhold til kontraktens § 31. Busserne skal desuden overholde de beskrevne krav til sikkerhedsudstyr, stk. 13.

Stk. 2. De anvendte busser skal være forsynet med destinationsskilte, der angiver rutenummer og ruteforløb efter NT's specifikationer. Destinationsskilte anskaffes og betales af entreprenøren. Tal og tekst på diodeskiltene skal være med hvide dioder på sort baggrund. Busser, der udfører kørsel i lygtetændingstiden, skal være forsynet med destinations- og rutenummerskilte, som er læsbare under alle lysforhold – og til enhver tid. Omkostningerne ved ændring af navne i forbindelse med rute- eller kørselsomlægninger afholdes af entreprenøren.

Stk. 3. NT forbeholder sig ret til at skifte til en mere miljøvenlig drivmiddelteknologi i kontraktperioden. Entreprenøren vil i så fald blive kompenseret for de dokumenterede merudgifter.

Stk. 4. Alle drifts- og reservebusser skal være bemalet i henhold til NT's nye designmanual.

Stk. 5. Anvendelse af driftsbusser over 12 år og/eller reservebusser over 16 år forudsætter en aftale med NT.

Stk. 6. Før en drifts- eller reservebus indsættes, kan NT kræve, at en ekstern part skal godkende, at bussen lever op til Trafikselskaberne i Danmarks busforskrifter. Dette kan ske samtidigt med, at bussen synes 1. gang. Hvis ikke der anvendes de af staten godkendte synshaller til verifikation, skal den eksterne part godkendes af NT. Entreprenøren er forpligtet til i hele kontraktperioden at foretage årlige miljøsyn på busserne ved en godkendt uvildig måleinstans efter de retningslinjer,



der er angivet i Trafikselskabernes Miljøsynsmanual Del 1: Emissionsmåling. Manualen kan rekvireres hos NT.

Stk. 7. Dieseldrevne reservebusser er omfattet af kravet om årlige miljøsyn. Entreprenøren skal en gang årligt indsende en miljørapport som dokumentation for miljøsynet. Det skal af rapporten fremgå, om bussen har "bestået" miljøsynet.

Stk. 8. Målinger foretages i kalenderåret fra 1.1. til 31.12. Perioden fra kontraktstart til 31.12. samme år er ikke omfattet af kravet om miljøsyn, dog undtaget kontrakter med kontraktstart i 1. halvdel af kalenderåret. NT forbeholder sig ret til at offentliggøre resultaterne fra miljøsynene med oplysning om entreprenør og busfabrikat.

Stk. 9. Driftsbusser kan, uden for de tidsrum hvor der udføres kørsel for NT frit, anvendes til anden kørsel, når NT's bomærke overdækkes.

Stk. 10. Alle drifts- og reservebusser skal som minimum overholde følgende krav til sikkerhedsudstyr:

- Holdebremse, som sikrer at bussen ikke kan køre med åben dør.
- Klemsikring på alle døre, således at passagerne under ingen omstændigheder kan fastklemmes ved åbning eller lukning af døre.
- Udstigningslys, som lyser ned over udstigningsområdet (fortov, grøftekant mv).
- Cyklistspejle, der giver chaufførerne større udsyn ved højresving til sikkerhed for cyklister m.fl.
- Bakalarm, så passagerne bliver gjort opmærksom på det, når bussen bakker.

Stk. 11. Udover det løbende vedligehold, skal busmateriellet gennemgå en renovering både ud- og indvendigt, når busserne er henholdsvis 4,0 og 8,0 år regnet fra 1. indregistreringsdato.

Stk. 12. Entreprenøren kan frit udskifte en driftsbus, hvis den indsatte bus som minimum er af samme type, standard, størrelse og alder.

8. BETALINGSMODELLEN (kun relevant for bus)

OBS! Betalingsmodellen for flextrafik kørslen fremgår af bilag 9.

§ 15. Grundlaget for beregningen af betalinger er opgivet på tilbudsblanketten vedhæftet kontrakten som bilag 11. Alle indtægter ved kontraktkørsel tilfalder NT.

§ 16. Antallet af køreplantimer beregnes efter reglerne i bilag 1.

Køreplantiden justeres for ekstrakørsel og ikke-udført kørsel efter de månedlige indberetninger.

§ 17. Betalingen for kørslen opgøres pr. udført køreplantime og pr. vognløb.

Stk. 2. Til dækning af timeafhængige omkostninger betales pr. køreplantime: XXX kr.



Stk. 3. Til dækning af busafhængige omkostninger betales: XXX kr. pr. bus pr. måned.

Stk. 4. I forbindelse med kontraktstart- og afslutning betales efter § 17, stk. 3, jf. det antal dage der køres den pågældende måned.

Stk. 5. Udgifter til anløb af busterminaler og andre udgifter forbundet med benyttelsen af stoppesteder m.v. betales af NT.

Stk. 6. Hvis planmæssig kørsel ikke gennemføres, bortfalder betalingen efter § 17, stk. 2 og 3. Dog har entreprenøren krav på at oppebære samme betaling, hvis vejrforholdene eller andre udefra kommende begivenheder, som entreprenøren ikke kan afværge eller afhjælpe og som har en ekstraordinær karakter (force majeure), hindrer den planmæssige kørsels gennemførelse. Der fradrages den eventuelle besparelse, som entreprenøren opnår i sådanne tilfælde. Entreprenøren er forpligtet til hurtigst muligt at underrette NT om indstilling henholdsvis genoptagelse af kørslen. Publikum informeres efter aftale med NT.

Stk. 7. Betalingen efter § 17, stk. 3-4, gælder for busser, som har samme, gennemsnitlige busstørrelse som ved kontraktens ikrafttræden. Hvis den gennemsnitlige busstørrelse ændres i forbindelse med en busudskiftning, som følge af krav fra NT, reguleres betalingen efter § 17, stk. 3-4, fra og med indsættelsestidspunktet efter udskiftningen med 0,75 % pr. afregningsplads, som gennemsnitsstørrelsen ændrer sig.

Stk. 8. En siddeplads regnes som én afregningsplads, en ståplads som en halv afregningsplads.

Stk. 9. Hvis indsættelsen af nye eller brugte busser forsinkes i forhold til de tidspunkter, der fremgår af busudskiftningsplanen, reduceres betalingen efter § 17, stk. 3 for de pågældende busser med 25 % i 1. måned, 50 % i 2. måned og 75 % i 3. måned. Hvis leveringen forsinkes ud over 3 måneder, bortfalder betalingen efter § 17, stk. 3.

§ 18. Satserne i § 17 reguleres månedligt efter indekset i bilag 11.

§ 19. Parterne er berettiget og forpligtet til at forhandle om betalingens størrelse, hvis omkostningsudviklingen vedrørende busdrift på grund af ny lovgivning afviger væsentligt fra reguleringen i § 17.

Stk. 2. Entreprenøren og NT kan delegere forhandlingsretten/-pligten i stk. 1 til de forhandlingsberettigede organisationer, henholdsvis Trafikselskaberne i Danmark.

9. AFREGNING MV. (kun relevant for bus)

OBS! Afregningsmodellen for flextrafikkørslen fremgår af bilag 9.

§ 20. Entreprenøren skal efter retningslinjer fastsat af NT føre særligt indtægtsregnskab for kontraktkørsel, ligesom ekstrakørsel og ikke-udført kørsel skal oplyses på den månedlige indberetning, jf. bilag 4. De anførte bilag ændres løbende til elektronisk indberetning/bestilling.



Stk. 2. Senest den 7. bankdag i måneden sender entreprenøren en opgørelse til NT over indtægterne, ekstrature og ikke-udførte ture i den foregående måned, samt en indberetning om kørslens udførelse. Ved for sen indberetning udskydes NT's betaling efter § 21, stk. 1 med samme antal bankdage.

§ 21. Senest den 10. bankdag i måneden sender NT et acontobeløb svarende til forskellen mellem de skønnede udgifter og indtægter ved kørslen i den pågældende måned. Endelig afregning sker samtidig med aconto afregningen for den anden måned derefter. F.eks. afregnes der endeligt for januar senest den 10. bankdag i marts.

Stk. 2. Ved overskridelse af betalingsfristen i stk. 1 anvendes reglerne i lov om renter ved forsinket betaling (Renteloven) jf. LBK nr. 459 af 13/05/2014.

Stk. 3. Udbetaling af acontobeløb standses, hvis entreprenøren ikke efterkommer bestemmelserne om indberetning og eventuel indbetaling til NT. Enhver indberetning underskrives af entreprenørvirksomhedens ansvarlige leder eller af en person, der har fået fuldmagt hertil af denne.

Stk. 4. Rejsehjemmel solgt i bussen f.eks. billetter solgt på rejsekortudstyr, eller udleveret fra NT f.eks. billetter/kort med fortrykt værdi, modregnes månedsvis i afregningen.

10. IKRAFTTRÆDEN OG OPSIGELSE

§ 22. Kørslen påbegyndes henholdsvis d. 1. juli 2021 (flex) og d. 8. august 2021 (bus).

§ 23. Kontrakten gælder for både bustrafikkørslen til køreplansskiftet i 2031, og for flextrafikkørslen indtil udgangen af juni 2031. NT kan forlænge kontrakten med yderligere op til 4 år på uændrede vilkår. Kontraktforlængelsen skal meddeles senest et år før kontraktophør og kan foretages helt eller delvist for den samlede kontrakt.

§ 24. Kontrakten er uopsigelig for entreprenøren i kontraktperioden, jf. dog § 29.

§ 25. Hvis udbuddet vedrørende det af nærværende aftale omfattede kørsel indbringes for Klagenævnet for Udbud eller for domstolene, og NT's beslutning om at tildele entreprenøren aftalen annulleres, og/eller aftalen eller dele heraf erklæres for "uden virkning", eller NT i øvrigt pålægges at bringe aftalen til ophør, kan aftalen i hele kontraktperioden – helt eller delvist - opsiges skriftligt af NT med et passende varsel alene mod betaling af entreprenørens positive udgifter i anledning af opsigelsen (negativ kontraktinteresse).

Såfremt der i det påbud, der udstedes med det af Klagenævnet for Udbud eller domstolene er indeholdt yderligere betingelser eller krav, er NT berettiget til at videreføre disse betingelser eller krav i opsigelsen over for entreprenøren under forudsætning af, at dette er sagligt begrundet. Entreprenøren skal i så fald efterleve disse.



11. KONKURS OG OVERDRAGELSE

§ 26. I det omfang konkurslovens regler ikke er til hinder herfor, kan NT ophæve kontrakten, hvis entreprenøren går konkurs, standser betalingerne, hvis der åbnes forhandlinger om tvangsakkord, eller hvis entreprenørens økonomiske forhold i øvrigt viser sig at være således, at denne må antages at være ude af stand til at opfylde kontrakten. Hvis entreprenøren 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.

§ 27. Ægtefælle eller børn kan indtræde i kørselskontrakten i stedet for entreprenøren.

Stk. 2. Entreprenøren kan i øvrigt overdrage sin forretning til tredjemand, hvis NT godkender den nye entreprenør. Anmodning om overdragelsen af forretning til 3. mand skal fremsendes til NT med rimeligt varsel min. 1 måned før overdragelsen.

§ 28. Såfremt betingelserne for, at der er sket en virksomhedsoverdragelse i virksomhedsoverdragelseslovens forstand, er opfyldt, skal reglerne i Lov nr. 710 af 20. august 2002 om Lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse (herefter Virksomhedsoverdragelsesloven) følges. Entreprenøren vil derfor være stillet som erhverver af en virksomhed i virksomhedsoverdragelseslovens forstand. Dette betyder, at entreprenøren er forpligtet til at overtage al personale, der er knyttet til den udbudte leverance, og at entreprenøren indtræder i de pligter, som påhvilede tidligere entreprenør i henhold til (1) Kollektiv overenskomst og aftale, (2) bestemmelser om løn- og personaleforhold, der er fastsat eller godkendt af offentlig myndighed, og (3) individuel aftale om løn- og arbejdsforhold, jf. virksomhedsoverdragelsesloven § 2, stk. 1.

Stk. 2 Såfremt betingelserne for, at der er sket en virksomhedsoverdragelse i virksomhedsoverdragelseslovens forstand ikke er opfyldt, er entreprenøren forpligtet til at ansætte de hos den tidligere entreprenør ansatte medarbejdere på datoen for kontraktens ikrafttræden i det omfang, at de pågældende medarbejdere i det væsentligste er tilknyttet kontraktens omfattede busruter. Entreprenøren er ligeledes forpligtet til at give de pågældende medarbejdere minimum de samme vilkår, som påhvilede den tidligere entreprenør i henhold til (1) Kollektiv overenskomst og aftale, (2) bestemmelser om løn- og personaleforhold, der er fastsat eller godkendt af offentlig myndighed, og (3) individuel aftale om løn- og arbejdsforhold. Dermed er entreprenøren ikke forpligtet til at overtage krav, som de lønmodtagere, som overtages, måtte have pr. datoen for kontraktstart mod den tidligere entreprenør.

Stk. 3. Entreprenøren er direkte forpligtet overfor lønmodtageren, jf. stk. 1 og 2, uanset lønmodtagerens position som tredjemand i relation til nærværende aftale. Lønmodtagere, som er omfattet af overdragelsen, kan således gøre krav jf. stk. 1 og 2 gældende direkte overfor entreprenøren.

Stk. 4. Kørslen forudsættes ved genudbud at være omfattet af lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse. Entreprenøren har i det løbende kontraktforhold og i forbindelse



med kontraktudløb pligt til at afgive de erklæringer og oplysninger, der er nødvendige for at efterleve bestemmelserne i loven. Entreprenøren har ligeledes pligt til at orientere egne medarbejdere, der berøres af overdragelsen, ligesom entreprenøren ved kontraktophør hæfter for opfyldelse af samtlige forpligtelser vedrørende de omfattede medarbejdere, der påhviler entreprenøren indtil overdragelsesdagen. Det er specificeret nærmere, hvilke oplysninger, der skal afgives, og givet procedureforslag i bilag 9. Procedureforslaget er vedlagt uden ansvar for NT, idet entreprenørens pligter vil rette sig efter den til enhver tid gældende lovgivning på området.

Stk. 5. Entreprenøren må ikke efter fremsendelse af oplysninger, jf. stk. 4, indgå lokalaftaler, eller personlige aftaler med personalet, som påfører merudgifter for den entreprenør, der overtager kørslen.

Stk. 6. De nødvendige oplysninger vedr. det personale, der skal overtages, er angivet under den enkelte pakkebeskrivelse. Oplysningerne er givet af det afgående busselskab under henvisning til, at det angivne personale har en reel tilknytning til den pågældende pakke/busrute. Oplysningerne oplyses uden ansvar for NT.

Stk. 7. En eventuel uenighed i relation til virksomhedsoverdragelse, som opstår mellem entreprenøren og den tidligere entreprenør eller mellem entreprenøren og lønmodtagere eller disses faglige organisationer er NT uvedkommende.

Stk. 8. Entreprenørens manglende efterlevelse af stk. 1-7 betragtes som en væsentlig misligholdelse, der kan resultere i ophævelse af kontrakten, jf. § 29.

Stk. 9. NT har ikke pligt til at overtage kørselsmateriellet ved udløbet af kontrakten.

12. ERSTATNINGS- OG FORSIKRINGSANSVAR

§ 28. Hvis entreprenøren under udførelse af sine pligter i henhold til aftalen ved handlinger eller undladelser forårsager skader på personer eller gods entreprenøren transporterer, eller tredjemand's person eller gods, er alene entreprenøren ansvarlig for sådanne skader. Eventuelle omkostninger, herunder advokatomkostninger og øvrige sagsomkostninger, renter mv., som måtte blive påført NT i forbindelse hermed, skal entreprenøren friholde NT for.

Stk. 2. Entreprenøren skal tegne tilstrækkelig forsikring i et anerkendt forsikringsselskab til fuld dækning af enhver skade som entreprenøren har ansvaret for. Entreprenøren skal under kontraktforholdet have tegnet forsikring for sit mandskab, herunder ansvars- og ulykkesforsikring. I det tilfælde entreprenøren ved handling eller undladelse forårsager person- eller tingsskade jf. stk. 1, kan NT efter en konkret vurdering af sagens omstændigheder pålægge entreprenøren at foretage anmeldelse til dennes forsikringsselskab.

Stk. 3. Entreprenøren er over for NT ansvarlig for dokumenterede økonomiske tab forårsaget af misligholdelse af aftalen, medmindre denne misligholdelse skyldes vejrforholdene eller andre udefra kommende begivenheder, som entreprenøren ikke kan afværge eller afhjælpe, og som har en



ekstraordinær karakter (force majeure). Ved force majeure forstås ekstraordinære begivenheder som hindrer opfyldelse af aftalen, og som opstår uden entreprenørens skyld ved forhold over hvilke entreprenøren ikke er herre, og som vedkommende ikke burde have forudset.

13. MISLIGHOLDELSE OG MODREGNING I BETALINGER

§ 29. Enhver af parterne kan ophæve kontrakten helt eller delvist med øjeblikkeligt varsel, hvis modparten gør sig skyldig i grov eller oftere gentagen misligholdelse af kontraktens bestemmelser.

Stk. 2. Hvis entreprenøren gør sig skyldig i forhold, der giver grund til at antage, at entreprenøren ikke fremover vil udføre kørslen forsvarligt, eller på anden måde misligholder sine forpligtelser i henhold til kontraktens bestemmelser, kan NT opsiges kontrakten helt eller delvist med 4 ugers varsel. Som misligholdelse betragtes bl.a. det forhold at entreprenøren trods skriftlig advarsel forsat tilsidesætter aftalemæssige pligter.

Stk. 3. Entreprenøren kan inden to uger efter modtagelsen af en opsigelse efter stk. 2 eller efter § 2, stk. 5, indbringe opsigelsen for den i kapitel 15 nævnte voldgiftsret. Medmindre retten træffer afgørelse om det modsatte, har en sådan indbringelse opsættende virkning.

Stk. 4. Entreprenøren er over for NT ansvarlig for dokumenterede økonomiske tab forårsaget af misligholdelse af kørselsaftalen medmindre denne misligholdelse skyldes vejrforholdene eller andre udefra kommende begivenheder, som entreprenøren ikke kan afværge eller afhjælpe, og som har en ekstraordinær karakter (force majeure).

§ 30. Hvis udbuddet vedrørende det af nærværende aftale omfattede kørsel indbringes for Klagenævnet for Udbud eller for domstolene, og NT's beslutning om at tildele entreprenøren aftalen annulleres, og/eller aftalen eller dele heraf erklæres for "uden virkning", eller NT i øvrigt pålægges at bringe aftalen til ophør, kan aftalen i hele kontraktperioden – helt eller delvist - opsiges skriftligt af NT med et passende varsel alene mod betaling af entreprenørens positive udgifter i anledning af opsigelsen (negativ kontraktinteresse).

Såfremt der i det påbud, der udstedes med det af Klagenævnet for Udbud eller domstolene er indeholdt yderligere betingelser eller krav, er NT berettiget til at videreføre disse betingelser eller krav i opsigelsen over for entreprenøren under forudsætning af, at dette er sagligt begrundet. Entreprenøren skal i så fald efterleve disse.

§ 31. Hvis misligholdelsen ikke er af en sådan karakter, at opsigelse af kontrakten kan komme på tale, men den manglende overholdelse af kørselsaftalens enkelte punkter alligevel er til gene for passagererne eller medvirkende til, at den forudsatte standard for kørslen ikke overholdes, har NT ret til at bringe nedennævnte sanktioner i anvendelse.

Stk. 2. NT kan foretage økonomiske sanktioner i forbindelse med kvalitetsbrist konstateret af NT's medarbejdere (eller en anden part, som NT har indgået aftale med) ved kontrol i eller uden for busserne eller i øvrigt dokumenterede kvalitetsbrist.



I følgende situationer har NT ret til at modregne op til 500 kr. pr. konstateret tilfælde, modregningen fordobles ved gentagne konstateringer af samme fejl:

For bustrafik:

- Manglende overholdelse af afgang- og korrespondancetider
- Manglende adgang til bus ved endestationsophold
- Manglende NT-informationsmateriale i bussen
- Manglende tidsforbrug på NT's academy-system
- Chaufføren har ingen brugerprofil på NT's academy-system
- Manglende tablet i bus
- Rengøringsartikler placeret synligt i bussen
- Manglende ajourføring af kørselsmateriel i NT's busdatabase/bilag 7

For flextrafik:

- Manglende kontakt til vognen eller entreprenøren i vognløbets åbningstid
- Forkert eller manglende firmanavn på vogn
- Vognen er ikke forsynet med førstehjælpskasse, ildslukker og hygiejnekit
- Bespændingsanordning, lader, batteri el.lign. er ikke forsvarligt fastmonteret
- Chaufføren har ikke noget synligt ID-kort
- Chaufføren kan ikke fremvise relevante certifikater/ uddannelsesbeviser ved en kontrol
- Manglende tidsforbrug på NT's academy-system
- Chaufføren har ingen brugerprofil på NT's academy-system
- Manglende rettidig indsendelse af rådighedsskema for julekørslen

I følgende situationer har NT ret til at modregne op til 1.000 kr. pr. konstateret tilfælde, modregningen fordobles ved gentagne konstateringer af samme fejl:

For bustrafik:

- Manglende certificering pr. overskredet måned pr. chauffør
- Overskridelse af chaufførens rygeforbud
- Manglende stoppestedsannoncering
- Manglende infotainmentvisning
- Manglende uniformering
- Manglende dokumentation af gennemførte miljøsyn
- Manglende indberetning af data til udarbejdelsen af grønne regnskaber mv.
- Manglende dokumentation for anvendelsen af syntetisk diesel (EN 15940) for kørsel med krav om anvendelse af syntetisk diesel
- Manglende dokumentation for anvendelse af grøn el til drift af elbusser og/eller brintdrift
- Manglende overholdelse af svarfrist (5 dage) ved henvendelser fra NT
- Berettigede klager der kan henføres til chaufførens eller entreprenørens forhold

For flextrafik:

- Manglende tilmelding til vognløbets åbningstid



- Manglende udråb af privatrejser og faste ture
- Undladelse af at udføre en aftalt kørsel uden forudgående rettidig underretning af NT's bestillingscentral hos FlexDanmark
- Nødvendig manuel replanering af en tur pga. tildeling til en vogn/et vognløb der ikke er blevet lukket i tide og som ikke kan eller vil køre turen
- Manglende overholdelse af de aftalte tider/køreplanstider
- Anvendelse af en vogn der ikke opfylder de aftalte krav, ikke har tilstrækkelig siddepladskapacitet eller er af en god standard
- Forkert eller mangelfuld skiltning og design af vogn
- Uacceptabel ud- eller indvendig rengøring af vogn
- Uacceptabel vedligeholdelse af vogn i øvrigt
- Chaufføren er ikke forskriftsmæssigt uniformeret
- Overskridelse af chaufførens rygeforbud og overtrædelse af de i afsnit 9.4 angivne retningslinjer
- Chaufførens optræden giver anledning til berettiget kritik og klager over denne
- Manglende rettidig indsendelse af udtalelse (inden 5 dage) i forbindelse med fremsendte klager
- Overskridelse af chaufførens rygeforbud og overtrædelse af de i bilag 9.4 angivne retningslinjer"
- Manglende rettidig afgivelse af melding ved driftsuregelmæssigheder
- Manglende indberetning til NT's bestillingscentral hos FlexDanmark om at man kører med en anden vogn end aftalt
- Manglende indsendelse af uheldsrapport inden 24 timer
- Manglende dokumentation for anvendelse af grøn el til drift af eldreven vogn
- Manglende dokumentation for anvendelse af brint til drift af brintdreven vogn
- Manglende rettidig dokumentation for anvendelsen af syntetisk diesel efter normen EN 15940 for kørsel med krav om anvendelse af syntetisk diesel
- Manglende rettidig dokumentation for at bestemmelserne omkring eventuelle vegetabiliske biokomponenter i syntetisk diesel overholdes
- Manglende rettidig dokumentation for anvendelse af certificeret biogas
- Uacceptabel anvendelse af privatrejser
- Manglende overholdelse af tilsagn om en vogns ståen til rådighed i forbindelse med kørslen

I følgende situationer har NT ret til at modregne op til 2.000 kr. pr. konstateret tilfælde, modregningen fordobles ved gentagne konstateringer af samme fejl:

For bustrafik:

- Forkert eller mangelfuld destinationsskiltning
- Manglende billettering
- Manglende udskiftning af defekt billetteringsudstyr
- Forkert indstilling af billetmaskiner og ur og zonenummer på passagerdisplayet
- Manglende rettidig afgivelse af melding ved driftsuregelmæssigheder
- Manglende udførsel af tur
- Manglende turvalg i Rejsekort og SmartVMS
- Manglende modtagelse af data fra bus



- Manglende udfyldelse af egenkontrolrapport
- Manglende dokumentation af årlig hovedrengøring af bus
- Manglende årligt syn af lift
- Anvendelse af bus med lift eller rampe, hvor liften/rampen ikke er funktionsdygtig eller chaufføren ikke kan anvende disse
- Manglende fastspænding af kørestol
- Manglende udfyldelse af egenkontrolrapport
- Manglende indberetning til NT af klage modtaget af entreprenør fra kunde
- Manglende eller mangelfuld bemaling af materiel
- Manglende indberetning til NT vedr. korrespondance med Arbejdstilsynet jf. §8 stk. 6
- Ubertrettiget anvendelse af underentreprenør

For flextrafik:

- Manglende indberetning af forgæves kørsel
- Ubertrettiget anvendelse af underentreprenør
- Anvendelse af vogn med lift eller rampe, hvor liften/rampen ikke er funktionsdygtig eller chaufføren ikke kan anvende disse
- Manglende fastspænding af kørestol eller kørestolsbruger under transporten
- Manglende årligt syn af lift
- Personen der er sat til at varetage vagt- eller administrative opgaver i forbindelse med kørsels afvikling, har ikke gennemført den af NT krævede uddannelse
- Vognen udeblev fra kontrol
- Manglende indsendelse af uheldsrapport inden 24 timer
- Manglende eller mangelfuld bemaling af materiel
- Manglende indberetning til NT vedr. korrespondance med Arbejdstilsynet jf. §8 stk. 6

Stk. 3. Ved anvendelse af kontraktbus, herunder også reservebus, der ikke opfylder kravene eller som ikke fremgår af bilag 7 uden forudgående aftale med NT modregnes 5.000 kr. pr. dag.

Stk. 4. Bussernes rengøring, vedligehold og sikkerhedsudstyr vurderes ud fra en karakterskala fra 1-5, hvor 5 er acceptabelt og 1 er uacceptabelt. Der modregnes 500 kr. ved en karakter på 3, 2.000 kr. ved en karakter på 2 og 5.000 kr. ved en karakter på 1. Modregningen fordobles ved gentagne konstateringer af samme fejl.

Stk. 5. Der afregnes ikke for udgåede ture. Undtaget herfra er kørsel, der udgår på grund af vejrforhold eller andre udefrakommende begivenheder, som entreprenøren ikke kan afværge eller afhjælpe, og som har en ekstraordinær karakter (force majeure). Dog hvis hele turen udgår grundet force majeure, trækkes der 100 kr. pr. køreplantime (indeksreguleret). Er turen forsøgt kørt men ikke kan gennemføres, afregnes der for hele turen. Udgået kørsel som følge af arbejdskonflikt, blokader eller lignende afregnes der ikke for. Hvis NT ikke har modtaget data, anses turen for udgået.

Stk. 6. Hvis entreprenøren ikke efterlever kravene til chaufføruddannelsesindsats i bilag 13A, har NT ret til at modregne 500 kr. pr. manglende uddannelsesdag.



Stk. 7. Hvis entreprenøren ikke efterlever kravene i NT's arbejdsklausul i bilag 14 afsnit 1, har NT ret til at modregne 500 kr. pr. påbegyndt arbejdsdag indtil overtrædelsen er bragt til ophør. Efterledes kravene i afsnit 2 ikke, modregnes entreprenøren 1.000 kr. pr. dag indtil entreprenøren har imødekommet NT's krav.

Stk. 8. De sanktioner, der er opregnet i de foregående stykker, kan bringes i anvendelse, selv om NT ikke kan sandsynliggøre/dokumentere noget økonomisk tab. Det forhold, at entreprenøren må tåle modregning i henhold til ovenstående stykker, fritager ham ikke fra uopholdeligt at bringe de påtalte forhold i orden. Sker dette ikke, må han også for samme forhold tåle yderligere modregning, ligesom andre sanktioner i henhold til kontrakten kan bringes i anvendelse.

Stk. 9. De nævnte beløb i stk. 2-7 er i 2009-priser og justeres årligt med nettoprisindekset.

Stk. 10. Entreprenøren er forpligtet til at refundere udgifter til alternativ transport for kunder, der har krav på refusion i henhold til NT's rejsebestemmelser eller anvendt praksis hos NT på grund af manglende eller forsinket transport, hvis forholdet skyldes fejl hos entreprenøren eller dennes personale.

Stk. 11. Såfremt entreprenørens tilladelse til erhvervsmæssig persontransport eller -befordring, taxi-tilladelsen eller til offentlig servicetrafik tilbagekaldes af Færdselsstyrelsen, ophæves aftalen i sin helhed uden varsel.

Stk. 12. Hvis ikke entreprenøren til enhver tid, på NT's forlangende, kan fremsende kopi af EPT-, bus-, OST- eller taxitilladelse, registreringsattest (med tilladelsesindehaveren som registreret ejer eller bruger) samt evt. synsattest for køretøj med flere udførelser for de vogne der udfører flextrafik for NT, ophæves aftalen i sin helhed uden varsel.

Stk. 13. En ophævelse af aftalen er ikke til hinder for at NT tillige kræver erstatning.

Stk. 14. I det tilfælde at det konstateres at entreprenøren anvender en vogn der ikke opfylder de aftalte krav, på anden vis begår en kvalitetsbrist, vil entreprenøren blive modregnet 2.000 kr. pr. dag indtil entreprenøren har i mødet kommet NT's krav og på tilfredsstillende vis har dokumenteret at lignende brister ikke vil ske i fremtiden. Hvis der sker tilsvarende fejl igen, forbeholder NT sig ret til at ophæve aftalen med øjeblikkelig virkning.

14. DISKRETION

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

Stk. 2. For brugere af kørselsordninger der er tilknyttet institutioner, er entreprenøren og chaufførerne undergivet samme tavshedspligt som personalet på de pågældende institutioner og må som



følge heraf ikke drøfte personfølsomme oplysninger og øvrige personlige forhold vedr. brugerne med udenforstående.

Stk. 3. Oplysninger om kunder er fortrolige og skal behandles efter reglerne i Databeskyttelsesforordningen. NT og entreprenørens betragtes i denne henseende begge som dataansvarlige.

Stk. 4. Pligterne i henhold til pkt. 1, 2 og 3 består også efter at aftalen er bragt til ophør, og uanset årsagen hertil.

15. VOLDGIFT

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

Stk. 2. Voldgiftsretten består af tre medlemmer. Formanden udpeges på begæring af en af parterne af præsidenten for Vestre Landsret. Hver af parterne udpeger en voldgiftsmand.

Stk. 3. Voldgiftsmændene skal udpeges og anmeldes til formanden senest 14 dage efter at denne er udpeget. Foreligger en sådan anmeldelse ikke, vælger formanden voldgiftsmanden.

Stk. 4. Voldgiftsretten fastlægger selv proceduren for behandlingen af den enkelte sag. Sagen skal dog optages til kendelse så vidt muligt senest 12 uger efter rettens nedsættelse.

Stk. 5. Voldgiftsretten kan på en af parternes begæring indhente fornødne sagkyndige erklæringer. Voldgiftsretten fastsætter selv sit honorar og tager stilling til, hvordan dette skal fordeles mellem parterne. Voldgiftsretten kan derudover pålægge den ene part at svare den anden parts omkostninger.

16. UNDERSKRIFTER

Denne kontrakt er udfærdiget og underskrevet elektronisk af begge parter.



Afsnit A – Bilag relevant for buskørsel

I dette afsnit er grupperet de bilag, som udelukkende retter sig mod buskørsel. Det drejer sig om følgende:

- Bilag 1 – Køreplanssamarbejdet
- Bilag 2 – Opsætning af køreplantavler
- Bilag 3 – Opgørelse og regulering af køreplantid
- Bilag 4 – Kørselsindberetning
- Bilag 5 – Krav til materiel og indretning
- Bilag 6 – IT-udstyr
- Bilag 7 – Oversigt over kørselsmateriellet
- Bilag 8 – Busovertagelse



Bilag 1 – Køreplanssamarbejdet

For at sikre de bedst mulige køreplaner udarbejder NT disse i dialog med entreprenørerne og chaufførernes repræsentanter.

NT indkalder bemærkninger og ændringsforslag til køreplanerne hos entreprenørerne (chaufførerne) i forbindelse med den årlige køreplanproces. Disse forslag indgår - sammen med de øvrige forslag, som NT modtager – i køreplanarbejdet, hvor alle forslag vurderes.

Efterfølgende fremsender NT forslag til ændringer på køreplanerne for de enkelte ruter i høring til bl.a. entreprenørerne (chaufførerne), herunder en redegørelse for, hvilke ændringer der gennemføres samt en begrundelse for de forslag, der ikke gennemføres.

Det er entreprenørens ansvar, at forslag og bemærkninger fra chaufførerne videresendes til NT, samt at høringsmateriale mv. fra NT videresendes til chaufførerne.

Desuden foregår dialogen omkring udarbejdelse af køreplaner i NT's udvalg og arbejdsgrupper, således at det sikres, at køreplanerne kan gennemføres hensigtsmæssigt.

Foruden den årlige køreplanproces kan der opstå behov for at drøfte ændringer eller specifikke behov mellem NT og entreprenøren. Entreprenøren og dennes linjerepræsentant er forpligtet til at deltage i sådanne drøftelser.



Bilag 2 – Opsætning af køreplantavler

For nedenstående pakker/ruter skal alle tavler skiftes mellem to hverdage før og to hverdage efter et køreplansskifte. Der skiftes normalt køreplaner en gang om året. På ruter med sommerkøreplan kan det desuden være nødvendigt at skifte køreplantavler før og efter sommerferien.

Pakke	Rutenr.	Ruteforløbet
20	840	Vesterø Havn - Byrum - Østerby Servicecenter



Bilag 3 – Opgørelse og regulering af køreplantid

1. Opgørelse af køreplantid

Ved køreplantid forstås den køretid, der indgår i de køreplaner, NT fastlægger. Pauser medregnes ikke, heller ikke de pauser, der fremgår af køreplanen. Tomkørsel medregnes kun i det omfang, det fremkommer i nedenstående beregningsmodel, eller hvis der træffes aftale herom, jf. nedenfor under pkt. 2. Køreplantiden opgøres i køreplantimer.

Køreplantiden for en køreplanperiode opgøres ved at opgøre den daglige køreplantid for hvert vognløb og for dage med forskellig køreplan. Den daglige køreplantid ganges med antallet af dage af den pågældende type.

Afregningen sker på grundlag af den månedlige køreplantid, der opgøres tilsvarende som ovenfor beskrevet, men med det dagantal, der er i måneden. Den beregnede månedlige køreplantid justeres for ekstrakørsel og ikke-udført kørsel ud fra de afvigelser, entreprenøren har indberettet.

2. Tomkørsel

Entreprenøren afgør selv, hvor busserne skal være stationeret. Der er i afregningsvognløbene fastsat et beregningsmæssigt stationeringssted, der benyttes til at opgøre tomkørslen, i forbindelse med beregningen af køreplantiden.

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

Hvis en køreplanændring medfører, at der, iflg. ovenstående beregningsmodel, skal betales for mere tomkørsel, end forudsat i udbudsmaterialet, optages der forhandling om i hvilket omfang tomkørsel skal medregnes som køreplantid, eller om busstationeringen skal ændres.

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

Opgørelse af tid til tomkørsel foretages i hele minutter efter almindelig afrunding. Der regnes med en hastighed på 60 km/t.



Bilag 4 – Kørselsindberetning

Kørselsindberetning

Entreprenør:
Kørselsindberetning for _____ måned 20

Udført kørsel:	Ja	Nej
Kørsel iht. kontrakt - sæt X		
Ekstrakørsel - skema vedlagt - sæt X		
Ikke udførte ture - skema vedlagt - sæt X		

Indtægter:	Beløb	I alt
Afregning af:		Kr.
Moms	—	
Afregning af:		Kr.
Moms	—	
Afregning af:		Kr.
Andet		Kr.
I alt		Kr.

Refusion af fejlbilletter	Kr.
---------------------------	-----

Andet	Kr.
-------	-----

Dato / 20

Underskrift _____

Indsendes til NT senest den 7. hverdag i måneden.

Månedlig registrering af faste dublinger

Månedlig registrering af spontane dubleringer

Månedlig registrering af ikke-udførte ture

[illegible]



Bilag 5 – Krav til materiel og indretning

Bilag 5 omhandler NT's krav og ønsker til det busmateriel, der skal anvendes til kørslen på Læsø. Kravene gælder alle driftsbusser. Kravene er skrevet med udgangspunkt i de "Fælles busforskrifter" udgivet af Trafikselskaberne i Danmark (TiD), jf. www.trafikselskaberne.dk. Kravene er dog tilpasset NT's ønsker.

Et princip i de "Fælles busforskrifter" er, at der ikke stilles krav om en bestemt længde på bussen. NT forventer dog, at den ønskede passagerkapacitet opnås ved indsættelse af busser med et så lavt energiforbrug som muligt.

Bybusser længere end ca. 13,7 m. kan ikke indsættes uden særskilt aftale med NT. Indsættes 3- akslede busser skal disse være med medstyrende/medløbende bagaksel.

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

NT's overordnede krav til busser, der anvendes til kørslen på Læsø i 27. udbud, fremgår af denne oversigt:

Pakke	Antal busser i alt	Antal driftsbusser	Antal reservebusser*	Max. alder driftsbusser	Max. alder reservebusser	Rute	Antal busser til overdragelse	Kontraktlængde	Type	Flexareal	Miljø
20	3	2	1	12 år	16 år	840	1	10 år	HL/LB	Stort	El-drift

*Det kan blive aktuelt, at der skal overdrages en dieselbus, som i så fald må anvendes som reservebus indtil den falder for aldersgrænsen.



5.1 Krav til indretning og design

Alle busser skal opfylde de krav til indretning, færdselssikkerhed med videre, som myndighederne måtte stille som fx: Detailforskrifter for Køretøjer, Bekendtgørelse om særlige krav til busser samt Dimensionsbekendtgørelsen.

5.1.1 Krav til døre

Fri dørbredde

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

Sikkerhed ved døre

Alle busser skal forsynes med holdebremse, der sikrer, at bussen ikke kan køre med åbne døre.

Alle døre forsynes med en eller flere former for sikring, således at passagererne under ingen omstændigheder kan fastklemmes i dørarrangementet ved åbning og lukning af dørene. Det må heller ikke utilsigtet være muligt at hænge fast i døråbningen med frakke eller lignende ved passage af åben dør.

I alle busser skal der ved hver dør placeres en lydgiver, som aktiveres automatisk ved åbning og lukning. Der skal være tale om en enkelt tone, der ikke gentages. Lydniveauet skal sikre, at lydgiveren er tydelig samtidig med, at den ikke virker generende. Der må ikke være lydgiver ved fordørene.

Ved alle døre skal der være en lyskilde, som lyser ned over udstigningsarealerne dvs. på selve fortovet (grøftekant mm.). Udstigningslyset må kun være aktiveret, når dørene er åbne. På nye bybusser og servicebusser skal lyskilden være integreret i bussens døråbning.

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

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

5.1.2 Kørestolsrampe

Alle bybusser og handicapvenlige landevejsbusser skal ved den dør, der benyttes af kørestolsbrugere, være forsynet med enten motordrevet udskydelig rampe eller manuel svingrampe. Rampen skal være udformet, således at der sikres en smudsfri og nem betjening.

Rampens størrelse skal være minimum 87 x 87 cm (længde x bredde). Rampen skal kunne tåle en belastning på mindst 300 kg. Rampens flader skal være skridsikre.

Bussen må ikke kunne køre med rampen i funktion.

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

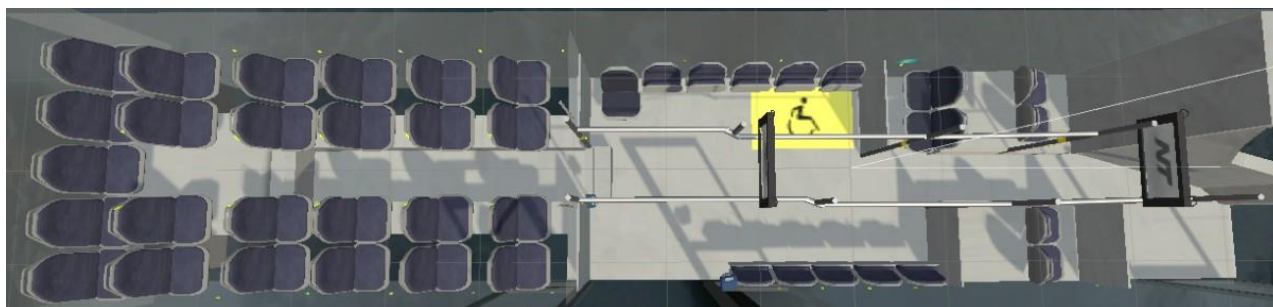
5.1.3 Flexareal

NT ønsker lyse og imødekomende busser, med et stort multifunktionelt tværgående flexareal og et passende antal sidde- og ståpladser derudover.

Kapacitetskravet til de enkelte ruter fremgår af pakkematerialet.

Alle busser skal have et stort flexareal, der går på tværs af bussens længderetning. Flexarealet skal som minimum kunne rumme 1 kørestol og en barnevogn samt to cykler samtidigt. Medtagning af cykler kræver et flexareal på minimum 180 cm i bussens længderetning. Der må ikke monteres "skillevægge" eller lignende i flexarealet, som begrænser en fleksibel brug af arealet. Dette gælder også ved midterdørene.

Flexarealet kan eksempelvis være placeret som følger:



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

I busser med kørestolsrampe skal perronen være placeret i umiddelbar nærhed af dør med rampe.

Barnevogne, cykler og større bagage skal kunne fastgøres med velcrobånd eller en anden relevant og sikker fastspændingsmetode, som kunderne selv kan betjene.

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

Klapsæder

På langs af flexarealet skal der i begge sider af bussen etableres et passende antal klapsæder i hele flexarealets bredde.

Klapsæderne skal have samme siddekomfort som øvrige sæder. Ved klapsæderne ser NT gerne, at der monteres en polstret læneflade, der kan sikre en god komfort for både stående og



siddende passagerer. Alternativt monteres klapsæderne med et almindeligt ryglæn, i så fald skal ryglænet have en højde på minimum 50 cm. Klapsæderne bør have en rengøringsvenlig bagside i plastik eller lignende. Klapsæder, der ikke benyttes, skal automatisk stille sig i opslået position.

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

Entreprenøren skal i onlineblanketten *Beskrivelse af byders virksomhed* beskrive, hvorledes det tilbudte busmateriel vil blive indrettet. Beskrivelsen må meget gerne indeholde illustrationer, som i så fald skal vedlægges som bilag.

NT ønsker så lave podesterhøjder som muligt. I laventré og lavgulvsbusser skal bussens forreste halvdel (mellem fordør og midterdør) være niveaufri, og podestre accepteres derfor ikke. Podesterhøjden må maksimalt være 25 cm i bussens bageste halvdel (fra midterdør til bussens bagende). I øvrige busser må podesterhøjden maksimalt være 25 cm i hele bussens længde. Der kan accepteres afvigelser ved enkelte siddepladser, eksempelvis omkring hjulkasserne. Dette skal i alle tilfælde godkendes af NT.

5.1.4 Holdestænger og stoptryk

Holdestænger ved sæder

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

Type	Krav til placering af holdestænger ved sæder
Tung bybuskørsel	Ved hvert tværsæde, som støder op til midtergangen
Let bybuskørsel	Ved minimum hvert andet tværsæde, som støder op til midtergangen
Handicapvenlig landevejsbus	Ingen krav

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

Øvrige holdestænger

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

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

På ovennævnte vandrette holdestænger monteres et passende antal holdestropper til stående passagerer, som sikrer en ubesværet gribefunktion.

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



Entreprenøren bedes desuden beskrive i tilbuddet, hvordan der derudover vil blive placeret holdemuligheder, således at sikkerheden i flexarealet sikres, uden at der gives køb på en fleksibel anvendelse af arealet.

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

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

Alle holdestænger skal bemales i henhold til NT's designmanual.

Stoptryk

Der skal placeres stoptryk ved alle stolerækker på begge sider af gangen på et for passagererne synligt og lettilgængeligt sted. På sæderækker med holdestænger placeres stoptrykket på holde- stangen i en højde af 100 – 150 cm over gulvet. Krav til farve på stoptryk fremgår af NT's designmanual.

Ved kørestolsplads og forbeholdte siddepladser skal være anbragt en stopknap 700-1200 mm over gulvet. Knappen skal kunne aktiveres med håndfladen og skal have en kontrasterende farvetone, jf. NTs designmanual.

Kombinationsskilt

Jf. pkt. 6.3.3

5.1.5 Indeklima og ruder

Generelt

Alle busser skal kunne sikre et behageligt indeklima.

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

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

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

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

Klimaanlæg



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

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

Ruder

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

Toningsgraden på ruder må maksimalt være enkelttonet.

Eventuel solafskærmning skal være i form af rullegardiner. Traditionelle hængegardiner er ikke tilladt.

Alle nye busser skal være udstyret med en bagrude. Bagruden skal så vidt muligt ikke være en nødudgang.

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

- I busser på 12 meter eller længere skal der være mindst 4; 2 på hver side af bussen fordelt forrest og bagest.
- I busser på under 12 meter skal der være mindst 2; 1 på hver side af bussen

Klap/skydevinduerne skal kunne betjenes af kunderne.

5.1.6 Indvendig belysning

Der skal være lys jævnt fordelt over hele bussen, gerne med et udgangspunkt i en indirekte belysning, som giver en blød og behagelig belysning for kunderne. Lyset skal tændes efter behov. Entreprenøren bedes i onlineblanketten *Beskrivelse af Byders virksomhed* beskrive den tilbudte belysning.

Under særlige forhold (ingen vejbelysning, regn, sne, slud mv.) er det tilladt at kunne dæmpe belysningen i bussen for at undgå reflekser i frontruden.

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



5.1.7 Videoovervågning

Alle NT's busser skal være videoovervåget.

I busser med bagdør skal der være minimum 4 kameraer, mens der i busser uden bagdør skal være minimum 3 kameraer. Kameraerne skal dække området ved ind- og udstigningsdørene samt så meget af passagerkabinen i bussen som muligt.

Der skal som minimum sikres digital lagring af billedmaterialet i 30 dage. Kvaliteten af data skal være med en opløsning, der sikrer tydelig visuel genkendelse af personer eller hændelser.

Entreprenøren er at betragte som dataansvarlig for optagelserne i henhold til persondatalovens regler. Entreprenøren har dermed ansvaret for at overvågningen sker i overensstemmelse med lovgivningen, og at optagelserne alene anvendes i overensstemmelse hermed.

Optagelserne skal på begæring stilles til rådighed for politiet i overensstemmelse med lovgivningen.

5.1.8 Indretning af chaufførpladsen

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

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

Ved chaufførpladsen skal der kunne indbygges billetteringsudstyr – se afsnit 6.7.

Chaufførpladsen skal kunne udstyres med et møntbord, som muliggør en hurtig betaling og billettering.

5.1.9 Sikkerhedsforhold

Cyklist- og sidespejle

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

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

Bakalarm og -kamera

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

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

Generelt om TV-skærmene ved chaufførpladsen

De viste billeder på TV-skærmene skal prioriteres således:



- 1) Overvågning af udstigningsdøre, når disse døre ikke er lukkede.
- 2) Området bag bussen (bakkameraets dækning), når bussen er i bakgear.

5.1.10 Stoppestedsaverting m.v.

"Stop"-skilt

Alle busser skal indvendigt være udstyret med et skilt visende "Stop" ved aktivering af stoptryk. Skiltet placeres synligt for alle passagerer forrest i bussens loft over midtergangen. Tal og bogstaver skal fremtræde tydeligt i rød eller gul farve på sort baggrund. "Stop"-skiltet kan evt. integreres i infoskærmene.

Skærme

Hver bus skal leveres med 2 dobbeltskærme til visning af trafikinformation i det højre skærm billede, mens reklamer, NT-information og kommuneinformation vises på det venstre skærm billede. Skærmene opsættes i sæt med et sæt forrest i bussen og et sæt i midten af bussen. Placeringen skal sikre, at alle passagerer kan se mindst et skærmsæt. Den endelige skærmplassering aftales med og godkendes af NT.

Fysisk skal visningerne på alle skærme være i 16:9 format. Skærmstørrelsen er minimum 19" pr. enkeltskærm og ligeledes 19" pr. skærmhalvdel i dobbeltvisningsløsning på én, stor skærm i 32:9 format. Anvendes større skærme, skal disse være i 16:9 format, og må ikke indeholde tomme felter uden visning som tilpasning til 16:9 format.

Mikrofon/højtalere

Alle busser skal være udstyret med mikrofon og mindst en 1 højttaler pr. 10 passagerer. Som det fremgår af afsnit 6.3.2, skal der endvidere etableres mulighed for udvendig annoncering.

Kommunikationsudstyr

Busser skal være udstyret med mobiltelefon og/eller samtaleanlæg. Jf. desuden bilag 6.

5.1.11 Destinations- og linjenummerskilte

Generelt

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

På alle busser skal der udvendigt anvendes diodeskilte (LED-display). Tal og tekst på diodeskiltene skal være med hvide dioder på sort baggrund. Tal og tekst på diodeskilte skal fremtræde med ensartet lysstyrke. Diodeskiltenes lysstyrke skal indstille sig efter lysforholdene vha. lyssensorer. Defekte dioder skal straks udskiftes. For at sikre den bedste læsbarhed, må kun NT's definerede diode-skrifttyper benyttes, jf. NTs designmanual.

Alle destinations- og linjenummerskilte skal kunne betjenes fra chaufførpladsen.



Glaspartier foran skilte skal være refleksfri.

Placering

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

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

I bussens bagende placeres ind- og udvendigt et 4-cifret linjenummerskilt. Udvendigt placeres skiltet i eller tæt ved tagkant. Indvendigt placeres skiltet tæt ved loft på et for passagerne synligt sted.

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

Størrelse/opløsning, LED-skilte

Kombineret destinations- og linjenummerskilt i bussens front:

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

Kombineret destinations- og linjenummerskilt i bussens højre side:

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

Linjenummerskilt i bussens bagende (udvendig/indvendig):

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

Linjenummerskilt i bussens venstre side:

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

5.1.12 Farver, logo og påskrifter

Bemaling af busser:

Busser skal både ud- og indvendigt males i NT's farver. Bemaling sker i henhold til NT's gældende designmanual. Farvekoder, målskema, typografi m.v. fremgår af NT's designmanual. Designmanualen kan rekvireres hos NT.

Hjulene skal være forsynet med blanke hjulkapsler.



Logo og påskrifter:

Placering, størrelse, typografi mv. fremgår af NT's designmanual.

Udvendige påskrifter:

På begge sider af midterdør/bagdør anbringes: "Ingen indstigning" i øjenhøjde som piktogram, alternativt som tekst. Retningslinjer for påskrifter fremgår af NT's designmanual.

I busser, hvor der medtages barnevogne og passagerer i kørestole, anbringes der ud for døren piktogrammer, der angiver, at disse kan medtages, og at bussen har forbeholdte pladser.

Indvendige påskrifter:

På et iøjnefaldende sted anbringes piktogrammer om forbud mod indtagelse af is, mad og drikkevarer. Der anbringes piktogrammer, der angiver rygeforbud, i hvert andet vindue i begge sider af bussen. Forbeholdte pladser angives med piktogram. I busser, hvor der medtages barnevogne og passagerer i kørestole, anbringes der piktogram der angiver pladsen. Ved klapsæder i kørestolsområder opsættes skilt med teksten: "Overlad venligst denne plads til en kørestolsbruger".

Retningslinjer for piktogrammer og påskrifter fremgår af NT's designmanual.

5.1.13 Øvrige krav

Affaldsspand

Der skal være en affaldsspand ved alle døre.

Avisholdere

Ønsker entreprenøren at have avisholdere i busserne skal disse samt deres placering godkendes af NT.

Hattehylde

I laventré- og lavgulvsbusser må der ikke forefindes hattehylder. Dette gælder i hele bussens længde.

USB-stik

Der skal monteres USB-stik til opladning af mobile enheder i alle busser. USB-stik skal være tilgængelige for siddende kunder, ved alle siddepladser. Dog accepterer NT, at USB-stik ikke forefindes ved enkelte siddepladser, f.eks. bag chaufførvæg, bag skillevægge, og ved bagerste sæderække. USB-stik kan monteres enkeltvis eller parvis på sæderygge, holdestænger, stopknapper eller i vægge, dog altid således, at de er indenfor siddende kunders rækkevidde. USB-stikket skal være en god og holdbar kvalitet, der er beregnet til busser.

Beklædning

For busser med beklædning på sider og/eller lofter skal beklædningsfarven følge retningslinjerne i NTs designmanual.



Rengøringsartikler

Rengøringsartikler må ikke placeres i bussen på et for kunderne synligt sted.

Plakatrammer

Plakatrammer må ikke forefindes i bussen

5.2 Reklamer

Trafikinfo-tavler, køreplansholdere o. lign.

2-4 holdere i M65-format til informationer og køreplaner opsættes på et for passagererne passende sted. I bybusser disponerer NT over vindue ved perron til tavle eller lignende for Trafikinfo.

Hængeskilte

Indvendig reklame i bussen kan ske som hængeskilte ophængt i vinduer. NT disponerer over 2/3 af pladserne:

To pladser til hængeskilte i bussens forreste halvdel. Pladserne skal forsynes med klemmer eller kroge (afstand 350 mm). I 6 uger råder NT desuden over alle hængeskilte i bageste halvdel af bussen.

Formatet på hængeskiltene er 48 x 30 cm (b x h) med afrundede hjørner og huller til ophængning med 350 mm's afstand.

Øvrige reklamer, indvendigt i bussen

Udover hængeskilte og foldere, har NT ret til at opsætte reklamer og informationsmateriale indvendigt i bussen. Størrelse og placering af reklamerne kan variere. Mindre reklamer og informationsmateriale skal opsættes uden beregning.

Reklamer udvendigt på bussen

NT har ret til at opsætte reklamer udvendigt på bussen. Størrelse og placering af reklamerne kan variere fra en mindre streamer til helfoliering. Streamere og mindre reklamer skal opsættes uden beregning.

Reklamer på bussens bagende

Der er mulighed for, at entreprenøren kan indgå aftale med bureauer/mediehus eller lignende om opsættelse af reklamer, der dækker hele bussens bagende i op til 40 uger pr. år. Endelig aftale kan ikke indgås uden NT's skriftlige godkendelse.

Reklamerne skal placeres på bussens bagende, så de er placeret på indersiden af blinklys, bremselygter og baklys. Reklamerne skal være af en størrelse, som går fra underkanten af bussen til toppen af bussen. Det er ikke muligt at opsætte en reklame, der fx kun er placeret under bagruden.

Reklamerne må ikke kunne ses fra siden af bussen. Reklamerne må ikke dække nummerplade, destinationsskilt og lygter. NT ønsker så vidt muligt at undgå, at bagruden er en nødudgang. Og

på disse busser skal bagendereklamen fylde hele bussens bagende. På de busser, hvor bagruden er en nødudgang, tillades helfoliering som dækker fra bund af bussen til underkant af vindue og helt ud til baglygterne. En bagende-reklame skal altså placeres på en af følgende to måder:



NT har mulighed for at opsætte reklamer, der dækker hele bussen bagende, i op til 12 uger pr. år. NT kan vælge at afstå de 12 ugers reklameplads mod følgende modydelse: Hvis der er indgået en aftale mellem en entreprenør og et bureau/mediehus om salg af reklameplads, omregnes værdien af NT's 12 ugers indrykning ift. bureauets/mediehusets gældende listeprijs for heldækkende bagendereklamer. Værdien af bagendereklamerne kan benyttes af NT til fri indrykning af outdoor-reklamer til listeprijs, på de outdoor-medier, som er tilgængelige hos det pågældende mediehus.

Infoskærme

Alle busser skal være udstyret med infoskærme og skærmene skal, jf. afsnit 6.3.3 anvendes til visning af stoppesteder, driftsinformation, forbindelser/korrespondancer, kommune- og NT-info, reklamer mv. Sendepladen skal være uden lyd, medmindre andet aftales med NT. Entreprenøren indgår aftaler vedr. reklamer.

Skærmene er 2-delte og skal dels vise relevant trafikinformation, dels øvrig information fordelt efter 1/3 til visning af reklamer, 1/3 til kommunernes disposition og 1/3 til NT's disposition. Entreprenøren modtager selv indtægterne fra reklamer, men NT skal forhåndsgodkende den/de virksomheder/mediehuse, som entreprenøren indgår aftaler med.

Retningslinjer for brugen af reklamer

Reklamer skal være i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lovgivning, herunder men ikke begrænset til markedsføringsloven. Reklamer skal i øvrigt respektere alment accepterede danske og internationale reklameetiske normer og kodeks, herunder men ikke begrænset til ICC Kodeks for Reklamepraksis (2011).

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



Reklamer skal respektere NT's forretningsmæssige/politiske interesser og kundehensyn i øvrigt efter NT's nærmere skøn. Der må i den forbindelse for eksempel ikke reklameres for kreditaftaler, der indgås mellem en forbruger og en kreditgiver, uden sikkerhedsstillelse og uden betingelse om køb af en vare eller tjenesteydelser. Der må ligeledes ikke reklameres for spil, klasselotteri, puljevæddemål, gevinstgivende spilleautomater, kasinoer og onlinespil, jf. de nærmere definitioner heraf i lov om spil.

NT kan modsætte sig opsætning af en reklame, ønske en reklame ændret eller forlange den nedtaget, hvis reklamen er i strid med ovenstående.

Gratisaviser

Der er mulighed for, at entreprenøren med bureauer/bladhuse kan indgå aftale om uddeling af max. 2 gratisaviser i busserne. I entreprenørens aftale med bureauer/bladhuse skal det fremgå, at NT frit kan indrykke annoncer med trafikinformation og andet indhold svarende til spalte mm. som 1 helside (4 farver) 6 gange pr. år. Endelig aftale kan ikke indgås uden NT's skriftlige godkendelse.

5.3 Miljø

Transporten er en af de store syndere i forhold til både udledning af drivhusgasser, som belaster klimaet, emissioner, som truer sundheden, og endelig støj, som også påviseligt er årsag til sygdomme.

Så med en målsætning om, at den nordjyske kollektive trafik skal være endnu grønnere, har NT udarbejdet en Grøn Strategi, hvori målsætningerne om en nedbringelse af den kollektive trafiks miljøpåvirkning er fastlagt. NT's Grønne Strategi findes her:

<https://www.nordjyllandstrafikselvskab.dk/Om-NT/Miljoe>.

Som et trin i den proces er kørslen udbudt med krav om el-drift (og dermed en emissionsfri drift) for kontraktbusserne i pakke 20. I den overdragede dieselbus, der vil kunne anvendes som reservebus, er det tilladt at køre på diesel.

5.3.1 Kriterier for anvendelse af el-drift

Ved eldrift skal busserne køre på grøn strøm. Ved grøn strøm forstås certificeret grøn strøm fra vedvarende energikilder, eksempelvis i form af RECS-certifikater (Renewable Energy Certificate System). Herudover accepteres dokumenteret grøn strøm fra entreprenør egenproduktion af strøm fra vedvarende energikilder.

Entreprenøren skal selv indgå aftale omkring etablering af ladeinfrastruktur.

Kabineopvarmning

Entreprenøren har valgfrihed i forhold til anvendelse af teknisk løsning til kabineopvarmning i emissionsfrie busser. Der kan benyttes en elbaseret varmekilde, et fyr eller en kombination heraf. Såfremt en ikke-elbaseret varmekilde benyttes (f.eks. dieselfyr) skal der for el- og brintbusser benyttes et 2. generations biobrændstof f.eks. HVO/BtL.



Det er alene tilladt at anvende fyr eller lignende til teknisk løsning til kabineopvarming, som medfører udledning af NO_x, partikler eller andre lokale emissioner, såfremt udetemperaturen er højest 5°C. Ved en udetemperatur over 5 °C skal fyret automatisk kunne slå fra, og det skal være muligt at forhindre, at fyret kan tilkobles af chaufføren.

5.3.2 Miljøsyn

Dieseldrevne busser (EURO IV, V, EEV, VI osv.) skal fremgå af Liste over Materiel. Af dette skal ligeledes fremgå, hvilke værdier motorerne er testet til for de regulerede emissionstyper (PM, NO_x, HC og CO), evt. inkl. partikelfilter og/eller katalysator. NT kan kræve dokumentation for de oplyste værdier.

Dieseldrevne reservebusser skal årligt i hele kontraktperioden gennemgå et miljøsyn. Miljøsyn skal udføres efter retningslinjerne i Trafikselskabernes Miljøsynsmanual Del 1: Emissionsmåling, af en godkendt uvildig måleinstans. Manualen kan rekvireres hos NT. Entreprenøren skal en gang årligt indsende en miljørapport - jfr. §14, stk. 7 - som dokumentation for miljøsynet. Det skal af rapporten fremgå, om bussen har "bestået" miljøsynet.

Målinger foretages i kalenderåret fra 1.1. til 31.12. Perioden fra kontraktstart til 31.12. samme år er ikke omfattet af kravet om miljøsyn. Reglen om fritagelse for miljøsyn i det kalenderår hvor kontrakten starter, gælder dog ikke udbud med kontraktstart i 1. halvår.

Elbusser skal ikke gennemgå miljøsyn efter Trafikselskabernes Miljøsynsmanual Del 1: Emissionsmåling, men udelukkende gennemgå støjmåling efter Trafikselskabernes Miljøsynsmanual Del 2: Støjmåling".

NT forbeholder sig ret til at offentliggøre resultaterne fra miljøsynene med oplysning om entreprenør og busfabrikat.

Stikprøvekontrol

NT forbeholder sig ret til at foretage miljøsyn af en dieselbus med partikelfilter, hvis der er begrundet mistanke om, at filteret ikke virker (synlig udstødningsrøg fra bussen). Ved kontrol på stikprøvebasis betaler NT i første omgang omkostningerne til selve målingen, og målingen vil blive forsøgt foretaget, så den er til mindst mulig gene for entreprenøren. Målingerne kan foretages uden forudgående varsel og uden beregning, når bussens drift ikke forstyrres derved. Entreprenøren skal stille bus med chauffør til rådighed for miljøsynet uden omkostninger.

Hvis den pågældende bus "dumper" stikprøvekontrollen, vil entreprenøren blive faktureret for omkostningerne til gennemførelsen af miljøsyn.



5.3.3 Miljøkortlægning (Grønt regnskab)

Entreprenøren skal i hele kontraktperioden medvirke til at kortlægge miljøforholdene i virksomheden. NT stiller bl.a. krav om årlig indberetning af kørte km, brændstofforbrug og andre nøgletal, der kræves for kortlægning af bussernes miljøbelastning i NT's område. Indberetningen sker på busniveau. Det anvendte indberetningsskema kan rekvireres ved henvendelse til NT.

5.3.4 Støj

NT ønsker busser med lavest muligt støjniveau.

Udvendigt støjniveau:

Max. 77 DB (A).

Indvendigt støjniveau:

Max. 72 DB (A).

Støjniveauet måles, jf. Trafikselskabernes Miljøsynsmanual Del 2: Støjmåling. Hverken hele eller dele af bussen må støj mere end den aftalte støjgrænseværdi.

Såfremt der forekommer støj der overskrider maksimumkravet til støjgrænseværdi, har NT ret til at kræve den pågældende bus udtaget af drift omgående. Bussen kan genindsættes i driften, når støjkravet igen overholdes.

NT er opmærksom på, at kravet om et stort flexareal og busmateriel med en helt niveaufri forreste halvdel kan give udfordringer i forhold til det indvendige støjniveau. Entreprenøren bedes i onlineblanketten *Beskrivelse af byders virksomhed* beskrive, hvilke tiltag der gøres for at minimere den indvendige støj.

5.3.5 Dokumentation

I forbindelse med tilbudsgivning og/eller løbende kontraktopfølgning – i relation til busser/miljø – anvendes følgende dokumentation:

- Busudskiftningsplan
- Liste over Materiel (kontrakt-/reservebus)
- Registreringsattest (kontrakt-/reservebus)
- Miljøsynsrapport (kontrakt-/reservebus)
- Busoversigt – bilag 7 (kontrakt-/reservebus)
- Miljøkortlægning (kontrakt-/reservebus), jf. A-kontraktens § 8, stk. 5



Afgivelse af dokumentation:

	Ved tilbuds- givning	Ved kontraktstart/ Indsættelse af busser	Årligt	Ad hoc
Busudskiftningsplan	X			X
Liste over Materiel	X			
Registreringsattest				X
Miljøsynsrapport			X	
Busoversigt – bilag 7		X	X*)	
Miljøkortlægning			X	

*) Samt ved busudskiftninger

5.3.6 Indsættelse af el-busser

Det er intentionen, at der skal indsættes elbusser fra kontraktstart, dog kan det accepteres, at elbusser senest indsættes 9 måneder efter kontraktstart. I så fald vil driften kunne gennemføres med dieselbusser i denne overgangsperiode. Bussernes kvalitet og kapacitet må ikke afvige væsentligt fra kravene i udbudsvilkårene, dog behøver de ikke at være bemalet i henhold til NT's nye designmanual. Busserne skal som minimum opfylde EURO IV normen suppleret med partikelfilter. NT skal acceptere de konkrete busser, inden de indsættes i drift.

Drift med dieselbusser i den forbindelse afregnes med kontraktens satser, dog reduceres betaling iht. § 17 stk. 2 med 15 kr. pr. køreplantime samt iht. § 17 stk. 3 med 15.000 kr. pr. bus pr. måned.

Regulering af betaling ved anvendelse af el som drivmiddel efter kontraktens § 18 sker efter udviklingen i det fælles elomkostningsindeks for buskørsel i Danmark, jf. bilag 11. Der anvendes samme indeks i overgangsperioden, hvor der køres på diesel.

5.4 Renovering og vedligehold af materiel

Busserne skal altid være velvedligeholdte og rengjorte udvendigt og indvendigt. Målet er, at busserne konsekvent skal fremstå rene og pæne og derved bidrage til, at passagerernes oplevelse af turene bliver positiv.

Udover det løbende vedligehold, skal busmateriellet gennemgå en renovering både ud- og indvendigt, når materiellet er henholdsvis 4,0 og 8,0 år regnet fra 1. indregistreringsdato. Der vil typisk ikke være behov for en totalrenovering, men alt efter behov kan der eksempelvis være tale om en omlakering af bussen, nyt betræk på sæder, omlakering af holdestænger udskiftning/reparation af gulv og lignende. NT skal godkende omfang og indhold af den planlagte renovering af hver enkelt bus.

Entreprenøren skal fremsende dokumentation på, at renoveringen er gennemført. Manglende rettidig renovering samt dokumentation af samme bodsbelægges i henhold til bestemmelserne i kontraktens § 31.

Bilag 6 – IT-udstyr – kun relevant for bus

I det følgende beskrives NTs krav og vilkår for IT-systemer, -udstyr og anvendelse, der skal installeres i busser fra kontraktstart eller i løbet af kontraktperioden. Udstyr, som skal installeres fra kontraktstart, er listet under punkt 6.1.1, hvoraf det også fremgår, hvad NT leverer og hvad entreprenøren skal levere.

Bilaget beskriver kravene til entreprenørens anvendelse af de IT-systemer, som NT kan kræve installeret i busserne. Det er NT's mål at bruge IT-teknologi til at øge tilgængeligheden til den kollektive trafik, forbedre kvaliteten og effektivisere driften. For at nå dette mål skal der ske en forpligtende og målrettet indsats fra begge aftalepartnere.

6.1 Generelt

NT har ret til at installere billetteringsudstyr, computer, net-udstyr, positioneringsudstyr, dataopsamlingsudstyr, informationsskilte samt informations- og reklameskærme i entreprenørernes busser.

NT-ejet udstyr betales, leveres og installeres af NT medmindre andet aftales. Installationen kan blive foretaget af tredje part, som er godkendt af NT. For hver bustype godkender entreprenøren placering af IT-udstyr, inkl. chaufførterminal, med hensyn til sikkerhed og betjeningsforhold.

Entreprenøren skal vederlagsfrit stille busserne til rådighed for installation i op til 2 af hinanden uafhængige dage. Frem- og returkørsel til installationsstedet sker ligeledes uden godtgørelse.

NT stiller krav om, at alt NT-ejet IT-udstyr er installeret, inden kontraktkørslen begynder.

Ved planlagte busudskiftninger gælder samme vilkår, som ved indsættelse fra kontraktstart. Såfremt entreprenøren indsætter en bus, som ikke indgår i den aftalte busudskiftningsplan afholder entreprenøren selv udgiften til afmontering, kabling, installation og test af NT-ejet udstyr. Afmontering, kabling, installation og test skal foretages af en leverandør/servicepartner, som er godkendt af NT. Ved reparation af NT-ejet udstyr afholdes udgiften af NT, medmindre reparationen skyldes medarbejdernes u hensigtsmæssige brug af udstyret, hærværk, tyveri, brand m.v. I disse tilfælde vil udgiften blive afholdt af entreprenøren.

Det IT-udstyr, der er stillet til rådighed af NT, skal entreprenøren levere tilbage til trafikskabet ved kørselsaftalens udløb. Udstyret skal leveres tilbage i funktionsdygtig og ubeskadiget stand, dog ikke det, der skyldes almindeligt slid.

Der aftales præcise forretningsgange, driftsopgaver og ansvarsfordeling for hvert IT-system inden driftsstart.

6.1.1 IT-systemer og udstyr

Ved kontraktstart skal der være installeret en række IT-systemer:

- TabletPC med realtids- og korrespondancesystemet, SmartVMS
- Udvendige destinationsskilte
- Højttalersystem
- Automatisk stoppestedannoncering
- Passagerdisplay - LED/diode display (minimum visende stop)
- Infotainmentsystem til passagerinformation
- Automatisk passagertælling

Entreprenøren leverer, betaler og installerer TabletPC til realtids- og korrespondancesystemet, mens NT leverer den SmartVMS APP, der skal installeres på TabletPC. SmartVMS er det gældende system ved kontraktstart og kan blive ændret i kontraktperioden. Entreprenøren leverer det øvrige udstyr og services på ovennævnte liste. NT har i kontraktperioden ret til at supplere med andet IT-udstyr.

Den daglige service af udstyret varetages af entreprenøren. Såfremt entreprenøren indsætter en bus, som ikke indgår i den aftalte busudskiftningsplan, afholder entreprenøren selv udgiften til afmontering, kabling, installation og test af NT-ejet udstyr. Entreprenøren afholder ligeledes udgifterne til flytning af NT-ejet udstyr ved busudskiftninger, som indgår i den aftalte busudskiftningsplan. Afmontering, kabling, installation og test af NT-ejet udstyr skal foretages af NT eller en leverandør/servicepartner, som er godkendt af NT. Entreprenøren skal varsle ønsker om busudskiftning, senest 14 dage før flytning ønskes foretaget.

Ønsker entreprenøren at flytte IT-udstyr og/eller kommunikationslinjer hos entreprenøren, gælder samme vilkår som for flytning af IT-udstyr i busser. I tilfælde af implementering af Rejsekort vil der for rejsekort WLAN gælde, at denne flytning skal varsles minimum 14 uger før den ønskede flytning.

Medmindre andet er aftalt, eller er krævet indeholdt i tilbudsprisen, afholder NT omkostninger til vedligehold/reparation af NT-ejet systemer/udstyr. Udgifter til skader efter brand, tyveri, fysiske skader, fejlagtig betjening og hærværk betales af entreprenøren.

Daglig drift og service af systemer/udstyr i busserne varetages og betales af entreprenøren. Reservedele til NT-ejet udstyr leveres og betales af NT.

Udstyr, der er stillet til rådighed af NT, tilbageleveres ved kontraktens udløb i funktionsdygtig og ubeskadiget stand, bortset fra almindelig slitage.

6.1.2 Særligt vedr. Rejsekortet

Da der er gratiskørsel på Læsø, er der ikke behov for at implementere NT's billetteringssystem, Rejsekortet ved kontraktstart. Skulle Rejsekortet blive aktuelt i kontraktperiode, er vilkårene beskrevet i afsnittene 6.2.4 samt 6.6–6.6.5.

Entreprenøren skal dog være opmærksom på, at det forudsættes, at busserne ved kontraktstart er forberedte/prækablede til eventuel senere installation af Rejsekortet. Entreprenøren afholder disse udgifter.

Chaufførernes personlige billetteringsudstyr (f.eks. møntveksler og taske) anskaffes og betales i givet fald af entreprenøren. Installation af møntbord er ligeledes entreprenørens ansvar.

6.2. Præinstallation i bussen og på garageanlæg

6.2.1 IT-skab

Alt IT-udstyr skal, hvor det er relevant og så vidt det er muligt, placeres i et IT-skab i bussen. Undtaget herfra er chaufførterminal, passagertælleudstyr, passagerdisplay samt evt. kortlæsere og printer til rejsekortet. Der skal aftales med NT, hvis entreprenøret IT-udstyr også skal placeres i IT-skabet.

IT-skabets placering bestemmes af NT. Ved placering andre steder end hidtidig placering (forrest i stolerække bag chaufførplads) skal dette godkendes af NT før installation under hensyntagen til angivne krav for IT-skab.

IT-skabet, inkl. trækrør, skal leveres og monteres af entreprenøren fra kontraktstart. Følgende krav skal i givet fald opfyldes:

- Være forsynet med et 19" rack med monteringsskinner i hver side, både for og bag, i hele højden (NT leverer hylder).
- Indvendige dimensioner skal være 50 x 50 cm (højde x dybde). Hvis pladsmæssige forhold gør det nødvendigt at opdele skabet i to skabe, skal den indvendige højde pr. skab være mindst 25 cm. Dybden skal være 50 cm. Krav til kabler og fremføring af el-forsyning og elektriske signaler fra bussen gælder for begge skabe.
- Placeres tættest muligt, og ikke over fem meter fra chaufførpladsen.
- Placeres, så det ikke er til gene for passagerer eller entreprenørens vedligehold af bussen.
- Skabets låge skal selv kunne holde sig åben, når udstyret i skabet skal installeres og efterfølgende betjenes.
- Skal være aflåseligt. Entreprenøren skal inden installationen påbegyndes udlevere 5 eksemplarer af nøgler til NT. NT forbeholder sig ret til at viderelevere nøgler til NT's servicepartnere.
- Bagvæg skal være forsynet med to huller (Ø 80 mm) til ventilation. Øverste hul forsynes med støjsvag termostattyret (start ved 30°C) blæser (blæser ud, min luftskifte 30 m³/time). Er bussen udstyret med klimaanlæg, skal IT-skabet være forbundet med dette gennem et tredje hul (Ø 50 mm) øverst i skabet.
- Trækrør (Ø 50mm) til kabler til antenner på bustag. Øvrige dimensioner på trækrør til skabet fremgår af figuren i efterfølgende afsnit om kabelveje.
- Klemmerække med fremføring og tydelig afmærkning af plus, stel og alle elektroniske signaler, jf. afsnit herom, monteres øverst på IT-skabets bagvæg så langt fremme som muligt og skal være afskærmet og kortslutningssikret.
- Strøm til klemrække skal tages fra de to el-forsyningskabler, der er i IT skab via sikringsboks.
- Der skal i IT-skab være en dokumentation over forbindelserne på/til klemrækken. Det påhviler entreprenøren at dokumentere og vedligeholde oplysning om pin – anvisning, sikringsvalg og tilladt forbrug på de enkelte pins, NT skal anvende til tilslutning af udstyr. Opmærkning af

samtlig signal og komplet dokumentation herfor skal være på plads og udleveres til NT senest 14 dage før kontraktstart.

- Højtalere skal være forbundet til IT-skab og forstærkeren skal være monteret via klemrække 1-4.

Der skal være plads til fem antenner på bussens tag. Busser skal leveres med de af NT leverede kabler fra hver antenne til IT-skabet i omtalte trækrør.

IT-skabets klemmerække (med 6,3 mm spadestik) skal have forbindelse med følgende elektroniske signaler:

Placering på klemrække (nr)	Signal	Kabel (mm2)	Kommentar
1	Højre højtaler (-)	0,75	
2	Højre højtaler (+)	0,75	
3	Venstre højtaler (-)	0,75	
4	Venstre højtaler (+)	0,75	
5	Bakgear	0,75	Lavt niveau: 0-3 VDC, højt niveau: 4-36VDC
6	Odometersignal	0,75	5-32 VDC min. 200 mAMP 12 signaler pr. meter
7	(ledig)		
8	Dørkontakt	0,75	fra hver døråbning: 18-32 VDC min. 200 mAMP når dør åbner og så længe den er åben. Ingen signal (0 VDC = stelforbindelse) når dør er lukket
9	(ledig)		
10	Ladespænding	0,75	18-32 VDC
11	STOP-signal	0,75	18-32 VDC min. 200 mAMP
12	24V	0,75	efter hovedafbryder/tænding og ikke fra bussens EL tavle
13	24V	2,50	før hovedafbryder og ikke fra bussens EL tavle
14	Stel	2,50	
15	Mic 1	0,75	(Reserveret til fremtidig brug. Klemme etableres, men kræves ikke tilsluttet i dette udbud)
16	Mic 2	0,75	(Reserveret til fremtidig brug. Klemme etableres, men kræves ikke tilsluttet i dette udbud)
17	Chf højtaler (-)	0,75	(Reserveret til fremtidig brug. Klemme etableres, men kræves ikke tilsluttet i dette udbud)
18	Chf højtaler (+)	0,75	(Reserveret til fremtidig brug. Klemme etableres, men kræves ikke tilsluttet i dette udbud)
19	Nødtryk (-)	0,75	
20	Nødtryk (+)	0,75	
21	Fodtast	0,75	(Reserveret til fremtidig brug. Klemme etableres, men kræves ikke tilsluttet i dette udbud)
22	Fodtast	0,75	(Reserveret til fremtidig brug. Klemme etableres, men kræves ikke tilsluttet i dette udbud)

Til IT-skab føres desuden følgende kabler:

- hovedstrøm (24V over hovedafbryder)
- hovedstrøm (24V over nød hovedafbryder)
- stelforbindelse

Alle signaler referer til BUS GND. Hvis bussens CAN-bus følger FMS-standard, skal FMS-interface være tilgængeligt i IT-skabet.”

Entreprenøren skal levere åbne kommunikationsgrænseflader for og komplet dokumentation af ovennævnte elektroniske signaler.

Placering og udformning af skabet samt træk af kabler og elektroniske signaler, dokumentation mv. skal godkendes af NT.

El-forsyning

Der skal fremføres 2 el-forsyningskabler til evt. IT-skab. Det ene forsyningskabel, skal være ført uden om bussens hovedafbryder. Kablet forsynes med en sikring (maks. strømstyrke jf. nedenfor + 25%). Det andet kabel skal kobles på hovedafbryderen. Hvert forsyningskabel skal kunne tilkobles 6 monteringskabler. Der skal fremføres minus-pol til IT-skabet.

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

Busserne skal levere en samlet effekt til NT-krævede IT-systemer, der opfylder følgende:

	Alm. bus (maks. 15 m)
I drift (kører eller holder stille med adgang for publikum)	47 amp
Stand-by (kører uden for rute eller holder stille uden adgang for publikum). Hovedafbryder tændt	15 amp
Backup (parkeret, hovedafbryder slukket)	4 amp

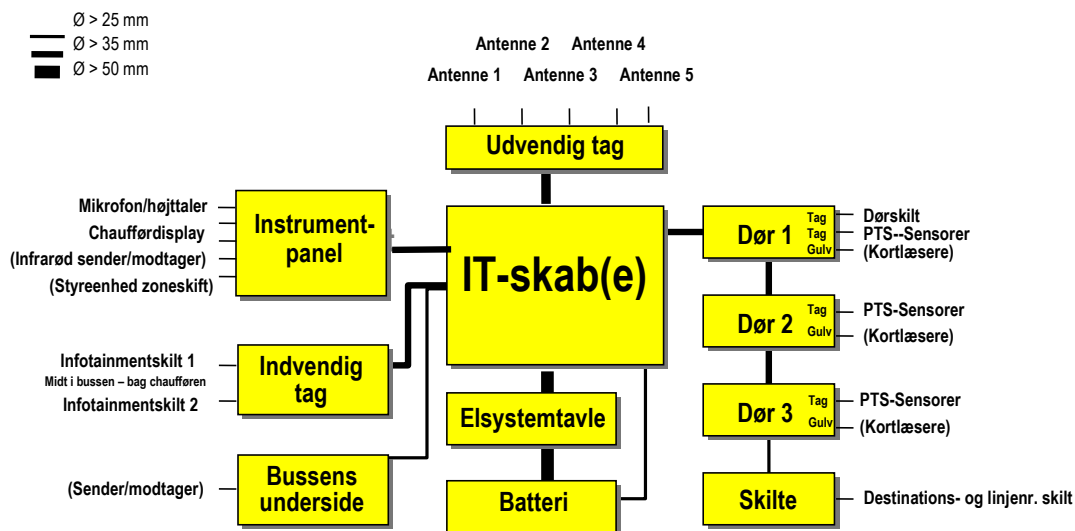
Hvis ovenstående ikke er leveret, forbeholder NT sig ret til i forbindelse med installation af IT-udstyr at få det etableret for entreprenørens regning.

6.2.2 Antennemontage

På bussens tag skal det være muligt at installere op til 5 antenner til radiokommunikation og GPS. Antennerne skal kunne monteres med min. 80 cm afstand.

I bussens tag skal der findes jordplan til antennerne, også ved montering på ikke-metal karrosseri-dele

Kabelveje i busser



6.2.3 Kabelveje

Ovenstående figur viser kabeltræk- og dimensionskrav til kabelveje (trækrør) mellem evt. IT-skab og bussens udstyr samt IT-komponenter. IT-komponenter i parentes kræves ikke fra kontraktstart, men overvejes indført i løbet af kontraktperioden. Alle viste kabelveje skal installeres i alle busser fra kontraktstart. Alle trækrør skal være glatte indvendig og have bløde bøjninger, der ikke må være større end 90 grader. Trækrør, der ikke leveres med fremførte ledninger, skal være forsynet med træksnor til senere ledningstræk. Trækrørenes destination skal være tydeligt angivet i IT - skabet.

I forbindelse med stort rejsekortudstyr (afsnit 6.6.4) skal der tages højde for, at der skal monteres 1 kortlæser pr. dør og 2 stk. ved dobbeltdøre. Kortlæserne skal monteres på eksisterende holdes-tænger ved dørene.

6.2.4 Busanlæg

I tilfælde af implementering af Rejsekortet på Læsø, skal der installeres kommunikationsudstyr (WLAN) på nogle garageanlæg og/eller tankanlæg mv., efter aftale med entreprenøren. WLAN skal bruges til at overføre data mellem rejsekort i busser og det centrale rejsekortsystem. Til dette etableres en selvstændig internetforbindelse. NT står for etablering og drift af denne. Entreprenøren skal omkostningsfrit for NT, stille plads til rådighed for WLAN (skab, antenne mm.), herunder også at afholde udgiften til WLAN'ets elforbrug.

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

NT afgør om der opsættes WLAN på garageanlæg eller der ydes godtgørelse for tomkørsel til nærmeste WLAN.

Der etableres forbindelse gennem NT's/Rejsekortets netværk for udtræk af rapporter vedrørende chaufførers salg og for administration (oprettelse, nedlæggelse, etc.) af chauffører i rejsekort. Alle omkostninger hertil betales af NT, idet entreprenøren dog forventes at have en fungerende internetforbindelse på stedet. Entreprenøren får tilsendt opgørelser vedrørende chaufførers salg af kontantbilletter på mail. Der fremsendes både ugeopgørelser og månedsopgørelser.

Omkostninger nødvendiggjort af flytning/nedlæggelse eller ombygning af garageanlæg betales af entreprenøren. Dette gælder for eksempel hvis entreprenøren i kontraktperioden tager andre garageanlæg i brug end de oprindeligt indmeldte eller ændrer placeringen af busser ved anlægget, således at radiodækningen ikke længere er tilstrækkelig. Normal drift skal altid kunne opretholdes. Det er entreprenørens ansvar, at rejsekortudstyret synkroniseres dagligt.

Entreprenøren skal løbende medvirke til at sikre, at WLAN og kommunikationslinje er aktiv hele tiden, hvis denne er installeret på entreprenørens garage. Opstår der udfald i WLAN linjens drift, skal entreprenøren være medvirkende til at afhjælpe dette, gennem simpel fejlsøgning, fx kontrollere at der er strøm på udstyret og evt. genstarte udstyret ved at slukke/tænde det. Entreprenørens medvirken skal ske uden omkostninger for NT.

6.2.5. Øvrigt udstyr

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

6.3. Specifikke krav og vilkår for IT-systemer og udstyr

6.3.1 Realtids- og korrespondancesystem, SmartVMS

Inden kontraktstart skal realtids- og korrespondancesystem installeres i alle busser. NT's Realtids- og korrespondancesystem er baseret på en Android løsning (app/klient) kaldet SmartVMS, der afvikles på en tablet pc, som et stand-alone system. Systemet er udviklet i samarbejde med Rejseplanen. SmartVMS er det gældende system ved kontraktstart og kan blive ændret i kontraktperioden.

Entreprenøren anskaffer, ejer og vedligeholder tablet pc, mens APP'en udlånes af NT. Brugen af systemet er obligatorisk på alle linjer og afgang, da

- afvikling af realtidsfunktionen gør det muligt for chaufføren at blive informeret om kommende stoppesteder, forsinkelse m.m., og giver NT mulighed for at informere passagererne ved stoppestederne, hjemmesider m.m.
- afvikling af korrespondancefunktionaliteten kræver, at chaufføren kan betjene tablet pc'en for at anmode en anden bus om at vente eller bekræfte, at bussen afventer en anden bus ved et knudepunkt (knudepunkter defineres af NT)

Chaufføren skal inden turstart logge på den aktuelle tur, og NT vil betragte manglende data fra entreprenørens ture som udgåede ture, der vil være omfattet af kontraktens bestemmelser om modregning i betalinger, jf. § 31. Manglende data kan f.eks. skyldes, at der ikke er logget på eller ikke er logget korrekt på turene.

SmartVMS systemet har ikke integration med Rejsekortet, så chaufføren skal inden turstart logge ind i Rejsekortet og SmartVMS.

SmartVMS giver mulighed for udsendelse af tekstbeskeder til den enkelte bus eller gruppe af busser. Som daglig kommunikationsplatform imellem NT og chaufførerne skal endvidere benyttes værktøjet *NT Chaufførinfo*, som ligeledes kan afvikles fra tablet pc'en. NT Chaufførinfo indeholder manualer, instruktioner, zonekort m.m. og det forventes, at værktøjet ligeledes skal benyttes til f.eks. udsendelse af aktuel driftsinformation fra NT, reservationer og indmeldinger om bus fuld.

ControlCenter

I SmartVMS-løsningen er inkluderet et ControlCenter, hvor bl.a. data ned på stoppestedsniveau på en given rute og tur er tilgængelige. ControlCenter'et bliver det daglige værktøj til driftsovervågning, og entreprenøren får adgang via eget brugernavn/adgangskode.

På baggrund af data fra ControlCenter'et vil NT hver måned lave en oversigt til entreprenøren med udgåede ture.

Tablet pc

Entreprenørens tablet pc skal testes og godkendes af NT. Tablet pc'en skal kunne overholde IP54 kravene og være forberedt til dagligt at fungere i et busmiljø. Tablet pc'en skal som minimum overholde følgende specifikationer:

- 8" skærm, opløsning 1280x800
- GPS modtager
- Processor: 1.6 GHz, 8-core
- 3 GB RAM
- 16 GB Flashhukommelse
- 4G Modem
- Netværk: 802.11a/b/g/n/ac, NFC, Bluetooth 4.2
- Android 9+ eller nyere. NT skal godkende nyere versioner
- NT anbefaler, at tabletten er Android Enterprise (AER) recommended, certificeret af Google. Er dette ikke tilfældet, skal tabletten testes og godkendes af NT.
- Tabletten skal leveres med Google Mobile Services (GMS) certificering, og en ren Android Open Source Project (AOSP) er således ikke brugbar.

Entreprenøren skal uden omkostninger for NT udføre minimum 2 årlige opdateringer af enhedernes OS samt minimum hvert kvartal opdatere med relevante sikkerhedspatches. Entreprenøren må forvente, at selve tabletten som minimum skal udskiftes hvert 3. år i løbet af kontraktperioden.

Entreprenøren anskaffer endvidere holder, beslag samt eventuel ekstern antenne.

Installation

Entreprenøren er ansvarlig for, at tablet pc'en er let betjeningstilgængelig og synligt placeret, så chaufføren nemt kan betjene tablet pc'en. Tablet pc'en skal være fast monteret i bussen.

Entreprenøren er ansvarlig for installation og tilslutning af tablet pc, holder, beslag, strømforsyning m.m. Alle installationsudgifter afholdes af entreprenøren. Vurderer NT, at en ekstern antenne er nødvendig, skal entreprenøren vederlagsfrit indkøbe og montere antenne.

Entreprenøren installerer den nødvendige SMART VMS software på tablet pc'en efter NT's instruktion. Det kan være nødvendigt, at tablet pc'ere skal omkring NT for opsætning og konfiguration.

Entreprenøren og NT skal sikre den bedst mulige datakvalitet. Svigtende datakvalitet kan skyldes forskellige omstændigheder, herunder udefrakommende forhold såsom geografiske områder med dårlig mobildækning. Skyldes den svigtende datakvalitet den benyttede tablet, kan entreprenøren være nødsaget til at udskifte tabletten, selvom NT har godkendt, at SmartVMS software kan installeres på den oprindelige tablet.

Kommunikation

NT etablerer en MDM-løsning til håndtering af tablet pc'ere. I MDM-løsning registreres alle tablet pc'ere, herunder oplysninger som:

- Tablets pc'ernes IMEI nummer
- Software installeret på den enkelte tablet pc
- I hvilken bustype, busnummer, rute m.m. den enkelte tablet pc er installeret

NT leverer SIM-kort med tilhørende mobilabonnement. Mobilabonnementet for mobildata inkluderer 20 GB data. NT afholder udgiften til mobilabonnementet.

Kan ovenstående oplysningerne omkring IMEI nummer, bustype, busnummer m.m. ikke automatisk indlæses på tablet pc og centralsystem, skal entreprenøren forestå manuel inddatering.

Flyttes en tablet med SmartVMS fra en bus til en anden bus, skal entreprenøren sikre, at oplysningerne er opdaterede i tablet pc og centralsystem, inden SmartVMS kan tages i brug i den nye bus.

Opdatering

NT orienterer entreprenøren pr. e-mail om større opdateringer. Manuel installation af softwareopdateringer aftales mellem entreprenøren og NT. Entreprenøren er forpligtiget til at bistå med ressourcer ved opdateringer uden meromkostninger. Entreprenøren kan forvente 2 større, årlige opdateringer

Undervisning

Entreprenøren er forpligtiget til at sikre, at alle chauffører har fået undervisning i brugen af SmartVMS systemet, NT Chaufførinfo og tablet pc'en, inden den tages i brug af chaufførerne. NT stiller det nødvendige materiale til rådighed for undervisning og instruktion.

6.3.2. Automatisk stoppestedsannoncering

Alle busser skal være udstyret med mikrofon, forstærker og højttalere (højttalersystem). Krav til antal findes i afsnit 5.1.10. Entreprenøren anskaffer, ejer og vedligeholder højttalersystemet.

Forstærkerens linjeindgang (AUX eller lignende) skal være udstyret med styresignal, som sikrer, at man kan tænde og slukke for den pågældende indgang og dermed lyden ud i højttalerne. Bussernes højttalersystem skal forbindes til klemmerækken i IT-skabet.

Lydniveauet ned igennem bussen må ikke variere mere end 5 dB. Taleforståelighed udtrykt som RASTI (Rapid Speech Transmission Index) skal minimum være 0,75.

Entreprenøren skal endvidere levere løsning til automatisk stoppestedsannoncering i busserne. Stoppestedsannonceringen annonceres via bussens højttalersystem.

System til automatisk stoppestedsannoncering i busserne anskaffes, ejes, drives og vedligeholdes af entreprenøren. Stoppestedsannonceringen må ikke være sammenfaldende med andre meddelelser, der udsendes via højttalersystemet.

Som datagrundlag for stoppestedsannonceringen skal entreprenøren benytte det datagrundlag (GTFS, API og HAFAS Real-time Exchange), som Rejseplanen stiller til rådighed for 3. parts løsninger. Entreprenøren sørger selv for løbende hentning og opdatering af datagrundlaget fra Rejseplanen.

NT leverer de lydfiler, der skal anvendes til den auditive annoncering (formaterne: .mp3 eller .wav), og NT leverer linjevis oversigt med angivelse af de stoppesteder, der skal annonceres. NT har ret til at opdatere lydfiler og annonceringsliste 10 gange årligt.

Ture, hvor der ikke er stoppestedsannoncering eller mangelfuld stoppestedsannoncering, vil være omfattet af kontraktens bestemmelser om modregning i betalinger, jf. §31.

Indvendig annoncering

Stoppestedsannonceringen finder sted kort efter afgang fra forrige stoppested og i passende tid (senest 45 sek. eller ca. 150 m før stoppestedet) inden ankomsten til det annoncerede stoppested.

Udvendig annoncering

Udvendigt annonceres auditivt linjenummer og destination. Den udvendige annoncering sker i forbindelse med ankomst til stoppested og åbning af dørene. Den udvendige lydstyrke skal kunne fastlægges ud fra dagtype og tidspunkt. Formålet med denne facilitet er eksempelvis at kunne fastlægge lydniveau om dagen, et andet lydniveau om aftenen og et tredje lydniveau for weekender og helligdage.

6.3.3. Skærme til infotainment

Infotainment er et digitalt, visuelt medie, der gør det muligt at kommunikere direkte til passagererne via skærme i busserne. NT ønsker en onlinebaseret infotainment-løsning i busserne, så den viste information altid er opdateret. Infotainment-udstyret i busserne anskaffes, drives og vedligeholdes af entreprenøren. Den leverede Infotainment-løsning består i princippet af:

- Infotainmentskærme
- Styringsenhed, som styrer og viser indholdet på skærmene

- Kommunikationsenhed, som kan hente data fra Rejseplanen, NT og andre relevante indholdsleverandører.
- Central funktion til systemovervågning og vedligeholdelse

Infotainmentskærme

Hver bus skal leveres med 2 dobbeltskærme til visning af trafikinformation i det højre skærbillede, mens reklamer, NT-information og kommuneinformation vises på det venstre skærbillede. Skærmene opsættes i sæt med et sæt forrest i bussen og et sæt i midten af bussen. Placeringen skal sikre, at alle passagerer kan se mindst et skærmsæt. Den endelige skærmlacering aftales med og godkendes af NT.

Fysisk skal visningerne på alle skærme være i 16:9 format. Skærmstørrelsen er minimum 19" pr. enkeltskærm og ligeledes 19" pr. skærmhalvdel i dobbeltvisningsløsning på én, stor skærm i 32:9 format. Anvendes større skærme, skal disse være i 16:9 format, og må ikke indeholde tomme felter uden visning som tilpasning til 16:9 format.

Skærmene skal i deres udseende, indpakning og installation tilpasses bussens øvrige interiør, ikke udgøre en fare for passagererne og være beskyttet og sikret mod vandalisme, uheld m.m., herunder gennem brug af hærdet glas, keramisk tryk, afrundede hjørner, 2 eller 3 punkts montering. Det bør endvidere være nemt at udskifte skærmene eller skærmenes elektroniske dele.

Hvis bussens udformning gør, at det ikke er muligt at anvende skærme i mindst 19" eller to 19" skærme opsat side om side, kan der indgås aftale med NT om andre løsninger. De anvendte skærme skal imidlertid kunne vise trafikinformation m.m. som beskrevet i dette dokument.

Styringsenhed

Infotainmentskærmene drives af en styringsenhed, der styrer og viser skærmindholdet.

Højre skærbillede

Den højre side/skærm af dobbeltskærmen benyttes udelukkende til trafikinformation defineret af NT. Entreprenøren administrerer og sammensætter visningen. Styringsenheden skal på baggrund turvalg og GPS-positionering af fremdrift på turen løbende give passagererne trafikinformation omkring turens destination, kommende stoppesteder, garanterede korrespondancer og skifteforbindelse til andre ruter, forsinkelser, aktuel zone, rutens visning på kort, driftsinformation fra NT m.m. Skærmvisningen skal baseres på en designskabelon udarbejdet af NT (NT.Timing.Report.uno.2.0). NT kan uden omkostninger 2 gange årligt ændre designskabelonen. NT og entreprenøren aftaler tidspunkt for idriftsættelse af ændringerne.

Venstre skærbillede

Den venstre side/skærm af dobbeltskærmen kan benyttes af entreprenøren, NT og den/de kommuner/regioner, hvori bussen kører. Entreprenøren administrerer og sammensætter visningen, hvor visningstiden fordeler sig således:

- 1/3 af visningstiden Reklamer
- 1/3 af visningstiden NT-information

- 1/3 af visningstiden Information fra kommuner/regioner

Entreprenøren er berettiget til at sælge reklamepladsen, og entreprenøren modtager selv indtægterne, men NT skal forhåndsgodkende den/de virksomheder/mediehuse, som entreprenøren indgår aftaler med. Retningslinjer for brugen af reklamer er beskrevet i afsnit 5.2.

Visningen for NT og kommuner/regioner stilles til rådighed for NT og kommuner/regioner uden omkostninger for NT og kommuner/regioner. NT og kommuner/regioner leverer eget materiale og betaler for udarbejdelse heraf.

Løsningen skal understøtte alle nuværende og fremtidige gængse filformater som .jpg, .png, .wmv, .mpg, .mp4 m.m.

Entreprenøren skal stille et administrationsværktøj (central funktion) til rådighed, der automatisk kan hente NT's og kommuner/regioners infotainment-materiale (informationsfiler) fra et fildelingsområde, som NT stiller til rådighed (SmartVmsFileUpload-Entreprenører 1.0). NT forventer, at entreprenøren som minimum hvert 10.minut henter opdateringer af informationsfiler. Administrationsværktøjet skal endvidere muliggøre, at NT og kommuner/regioner kan se, hvad der aktuelt (live) vises på hver enkel skærm i hver enkel bus og om visningen er korrekt opsat.

I forbindelse med upload/frigivelse af informationsfiler skal NT og kommuner/regioner nemt og enkelt kunne angive og styre den enkelte informations visningsperiode og på hvilke(n) rute(r) informationen skal vises.

Entreprenørens administration af visningen på venstre-skærmen skal endvidere sikre, at visningen kan opdeles geografisk på bussens linje. Således, at f.eks. kommune/regionsinformation fra den pågældende kommune/region kun vises indenfor kommunens/regionens område. Gerne defineret ved fra første stoppested i kommunen/regionen til sidste stoppested i kommune/regionen. Visningen af NT's materiale skal ligeledes kunne opdeles ud fra geografiske kriterier på linjen samt ud fra, at det kun vises på en eller flere udvalgte linjer, defineret efter linjenummer.

Entreprenørens administration af visningen på venstre-skærmen skal sikre, at der hver måned kan leveres en opgørelse over den procentvise visning opgjort efter kriterierne ovenfor.

Kommunikationsenhed

Infotainment-løsningen skal være online-baseret, og entreprenøren skal sikre, at grundlaget for trafikinformationen bygger på det datagrundlag (GTFS, API og HAFAS Real-time Exchange), som Rejseplanen stiller til rådighed for 3. parts løsninger. Da trafikinformationen bl.a. skal omfatte information omkring skifteforbindelser på stoppesteder og eventuelle forsinkelser på tilstødende ruter, skal bussen opdateres med aktuel information. Entreprenøren sørger selv for løbende hentning og opdatering af datagrundlaget fra Rejseplanen.

NT's egne driftsmeddelelser stilles til rådighed som en web-service med tilhørende information omkring visningsperiode og hvilke linjer, driftsmeddelelserne vedrører.

Da navngivningen af stoppesteder i Rejseplanen typisk er lange navne, der sikrer en entydig placering i forhold til by og kommune, leverer NT en konverteringsfil for stoppestedsnavne, som skal benyttes i stoppestedsnavngivningen i Infotainment.

Entreprenøren har ansvaret for, at infotainment fungerer korrekt i bussen, og viser det forventede indhold. Til pålogging på tur til infotainment kan entreprenøren vælge at etablere en integration med Rejsekortsystemet, hvorfra turlogin automatisk kan overtages.

Som en fremtidig udviklingsmulighed forventes infotainment endvidere at kunne få turlogin, turinformation m.m. fra backend-systemet for SmartVMS (HAFAS Real-time Exchange).

Ture, hvor der ikke er infotainment eller mangelfuld/fejlagtig infotainment, vil være omfattet af kontraktens bestemmelser om modregning i betalinger, jf. § 31.

Central funktion

Entreprenøren skal føre dagligt tilsyn med, at infotainmentsystemet fungerer fejlfrit. En central funktion skal kunne vise aktuel status fra alle busser og skærme i busserne, og samtidig kunne vise, hvad den enkelte bus/skærm aktuelt viser. Som nævnt ovenfor skal NT og kommuner/regioner kunne uploade infotainment-materiale. Et sådant administrationsværktøj kan være en integreret del af den centrale infotainmentfunktion. NT skal have adgang til denne funktion.

6.3.4 Automatisk passagertællinger

NT ønsker, at der sker passagertælling på alle ture, der udføres på B-kontraktkørsel. I samarbejde med kommuner og entreprenører anvender NT passagertællingerne til at sikre bedre køreplanlægning og bus-dækning samt kvalificering af indtægterne. Gode og valide passagertal er afgørende for NT's forretning.

Entreprenøren skal installere automatisk passagertælleudstyr i alle kontrakt busser (f.eks. baseret på fotoceller). Passagertællesystemet skal løbende tælle på- og afstigende passagerer og stedfæste tallene i forhold til aktuel linje, tur, tidspunkt, geografi m.m. Sidstnævnte kan være i forhold til et stoppested, men da de fleste NT ruter ligeledes omfatter vinkestrækninger, kan stedfæstelsen også være imellem 2 stoppesteder. Passagertællesystemet skal endvidere registrere fra hvilke af busens døre passagerudvekslingen sker.

Passagertælleudstyret i busserne anskaffes, ejes, drives og vedligeholdes af entreprenøren.

Passagertællingerne skal være online-baseret, og entreprenøren skal sikre, at grundlaget for passagertællingerne bygger på det datagrundlag (GTFS, API og HAFAS Real-time Exchange), som Rejseplanen stiller til rådighed for 3. parts løsninger.

Ture, hvor NT har ikke har modtaget passagertællinger eller modtaget mangelfulde passagertællinger, vil være omfattet af kontraktens bestemmelser om modregning i betalinger, jf. § 31.

Passagermålingernes kvalitet

Entreprenøren skal sikre, at passagertællingerne i hver bus sker med en tællenøjagtighed på minimum 97,5% pr. 1.000 påstigere. Entreprenøren skal jævnligt tilse, at tælleudstyret overholder den krævede tællenøjagtighed. Entreprenøren bedes beskrive, hvordan nøjagtigheden måles og med hvilken frekvens målingerne gennemføres. NT kan stille krav om, at dokumentation for målinger og resultater udleveres til NT.

I forbindelse med automatisk passagertælling kan der være nogle problemstillinger, der kan påvirke kvaliteten af passagerdata. Det kan f.eks. være:

- Passagerer, der går ind i bussen, inden chaufføren starter sin tur
- Passagerer, der bliver i bussen og fortsætter på den efterfølgende tur (overflytning)
- Uoverensstemmelser imellem antallet af målte påstigere og afstigere og passagerer. Entreprenøren har ansvaret for, at disse problemstillinger håndteres i samarbejde med NT.

Central dataopsamling

Entreprenørerne skal levere passagertælledataene til NT på 2 kanaler:

1) Daglig, samlet dataleverance

NT etablerer et centralt datawarehouse til modtagelse og behandling af passagerdata.

Entreprenøren skal sikre, at der løbende opsamles passagertælledata i takt med bussens fremdrift på den enkelte tur. Data skal samles i én csv-fil pr. køretøj pr. UTC-døgn. De loggede csv-filer skal sendes til NT's FTP-server umiddelbart efter logningen af et UTC-døgn er afsluttet.

Entreprenøren skal sikre back-up af logget data i et år.

Kræver ovenstående krav om håndtering af problemstillinger vedr. datakvaliteten, at korrektionerne først kan ske efter, at døgnnet er afsluttet, kan der indgås aftale med NT om, at der i de efterfølgende dage sendes opdaterede filer for den pågældende kørselsdag.

Data skal registreres for følgende situationer:

- Ved turstart (afgang fra første stoppested)
- Ved holdt ved stoppested, når der er sker udveksling af passagerer, dørlukning og efterfølgende igangsættelse af bussen. Bemærk, stop kan ligeledes ske imellem 2 stoppesteder på ruter med vinkestrækninger.
- Ved forbi kørsel af stoppested uden stop, når bussen har passeret stoppestedet
- Ved ankomst til sidste stoppested og afslutning af tur

De registrerede data skal bl.a. indeholde information om Dataleverandør (entreprenør), Dato, Tidspunkt, Linje, Turnummer (ITCS), BusID, GPS position, Stoppestedsnummer, Stoppestedsnavn, Antal påstigere, Antal afstigere, Aktuell belastning og dørene, hvor passagerudvekslingen er sket m.m. Formatet aftales med NT og skal tages udgangspunkt i dokumentet, *NT – snitflade til passagertælling*.

2) Online dataleverance til Rejseplanen

Entreprenøren skal ligeledes etablere en online levering af passagertælledata til Rejseplanens baggrundssystem. Løsningen skal bl.a. sikre, at der på Rejseplanen kan vises aktuelle belægningsdata på entreprenørens busser. Løsningen og dataleverancen skal implementeres i overensstemmelse med beskrivelsen i dokumentet, *HRX Interface*. NT sikrer den fornødne dialog imellem entreprenøren og Rejseplanens leverandør.

6.3.5. Passagerdisplay/skilt

Alle busser skal indvendigt være udstyret med et skilt/display, der som minimum viser "Stop" ved aktivering af stoptryk. Skiltet placeres synligt for alle passagerer forrest i bussens loft over midtergangen. Fri højde over gulv minimum 220 cm. Entreprenøren er ansvarlig for, at alle busser er udstyret med passagerdisplay og entreprenøren afholder alle omkostninger til anskaffelse, drift og vedligeholdelse. Tal og bogstaver skal fremtræde tydeligt i rød eller gul farve på sort baggrund. Jf. afsnit 6.2 pkt. 17.

NT har mulighed for at beslutte, at der skal monteres et andet skilt/display til passagerinformation i bussen fra kontraktstart eller i løbet af kontraktperioden. Displayet mm. leveres i givet fald af NT. Entreprenøren har det fulde ansvar for levering og funktionalitet for passagerdisplay/skilt, hvis NT beslutter at fjerne NT's skilt igen.

6.3.6. Logning af data

Automatisk datalogning

Entreprenøren skal automatisk hvert sekund logge relevant kørsels- og forbrugsdata, herunder GPS-koordinater, hastighed, brændstofforbrug (el, gas, brint og diesel) m.m. Data skal logges i csv-filer for følgende parametre i sorteret rækkefølge:

- GPS data indhold
- DatoTid: Dato og tidspunkt med sekunders granularitet i UTC tid
- BusID: 4-cifret busnummer
- Latitude: Breddegrad af position i WGS84
- Longitude: Længdegrad af position i WGS84
- Hastighed: Hastighed i km/t
- ChaufførID: Unikt Chaufførnummer
- Retning: Kompasseretning i grader [0-360]. Omløb med urets retning, hvor 0 indikerer nord.
- GPS kvalitetsparameter: Antal satellitter

Relevant CAN data:

- Aktuel batteristatus
- Samlet strømforbrug i hele bussens levetid.
- Samlet kørselsdistance: Totalt km tilbagelagt køretøjets levetid i km.
- Afhængig af det enkelte køretøj - andre relevante data, som automatisk måles, f.eks.
- Regenerativ energi (bremse energi) i køretøjets levetid i kWh.
- Energiforbrug til andet end fremdrift f.eks. kabinevarme i køretøjets levetid.
- Temperatur i bussen
- M.m.

Entreprenøren skal redegøre for, hvilke informationer, der kan logges og leveres til NT. Data leveres dagligt til NT uden omkostninger for NT. Der dannes én csv-fil pr. køretøj pr. UTC-døgn. De loggede csv-filer skal sendes til NT's FTPS server umiddelbart efter logningen af et UTC-døgn er afsluttet. Entreprenøren skal sikre back-up af logget data i et år.

Deling af data

NT skal kunne dele data med en tredjepart. Data vil i givet fald være anonymiseret.

Offentliggørelse af data

NT kan offentliggøre analyser baseret på data tilvejebragt i medfør af afsnit *Automatisk datalogning*. Data vil i sådanne analyser fremstå i en forarbejdet og aggregeret form.

Eksempler på analyser, som NT ønsker at gennemføre, er:

- Gennemsnitligt energiforbrug per linje
- Gennemsnitligt energiforbrug fordelt per måned
- Energiforbrug som funktion af udetemperatur
- Chaufførafhængigt energiforbrug
- Opdeling af energiforbrug til fremdrift, kabineopvarmning mv

6.4. Krav i forbindelse med ændring af eksisterende og indførelse af nye IT-systemer

NT kan installere eller foretage ændringer af IT-systemer, i løbet af kontraktperioden.

Tekniske, fysiske og andre forhold vedrørende det fremtidige IT-udstyr er beskrevet i den udstrækning, det er kendt på nuværende tidspunkt.

Hvis entreprenøren ønsker "at bygge til" på det af NT leverede IT-system til f.eks. registrering af energiforbrug, motordata osv., skal dette – inklusive specifikation af løsningen - godkendes skriftligt af NT og betales af entreprenøren.

Medfører entreprenørens ønske behov for yderligere el-kapacitet, mere plads i IT-skab eller trækrør, skal entreprenøren sørge for nødvendige udvidelser.

6.5 Daglig drift

Entreprenøren er ansvarlig for fuld IT-funktionalitet på kontraktkørsel. Dette ansvar omfatter både IT-systemer, der indføres fra kontraktstart og i løbet af kontraktperioden. Driftsansvaret omfatter såvel IT-systemer leveret af entreprenøren som IT-systemer leveret af NT. Medmindre andet er aftalt, er entreprenøren ansvarlig for al drift af det pågældende IT-udstyr. Det daglige driftsansvar omfatter:

- Korrekt systemstart (eksempelvis på/af-logning, accept af ture, valg af linjenummer og afgang mv.) og betjening samt visuel kontrol af, at bussens IT-systemer er klar til at udføre køreplansat kørsel.
- At fejlmelde NT-ejet udstyr straks, hvis fejl opdages/indikeres. Fejlmelding skal foretages som anvist af NT.

- At værkstedspersonale, trafikledere og chauffører kan betjene og fejlmelde NT-ejet IT-udstyr i overensstemmelse med NT's anvisninger og brugervejledninger. Hvis andet ikke er aftalt, leverer NT undervisningsmateriale til entreprenøren senest én måned før driftsstart.

For kørsel på buslinjer, hvor NT kræver obligatorisk systemstart og turvalg, vil NT betragte ture, hvorfra der ikke modtages data, som udgåede ture. Manglende data kan f.eks. skyldes, at der ikke er logget på tur eller ikke er logget korrekt på tur. Konsekvenser af de herved registrerede udgåede ture indgår i NT's bod/bonus beregning.

Entreprenøren er forpligtet til altid at have udpeget en superbruger. NT holdes underrettet om, hvem der er udpeget. Superbrugerens opgaver er lokal instruktion af chaufførpersonalet i, hvordan IT-systemerne betjenes i bussen, og instruktion af den lokale trafikledelse i de centrale systemapplikationer. Superbrugerens skal deltage i arbejdet med at etablere og vedligeholde forretningsgange for den daglige drift hos entreprenøren. Superbrugerens er desuden kontaktperson i forhold til NT og NT's servicepartner ved drøftelser af dels erfaringer fra daglig drift, dels idéer til forbedringer af NT-ejet IT-systemer. I overensstemmelse med vilkårene i entreprenørkontrakten dækker entreprenøren lønomkostningerne for medgået tid til instruktion af superbrugere og øvrige personalegrupper.

På foranledning af NT's henvendelse skal driftsvognplaner eller anden aftalt dokumentation af driftsafviklingen, eller ændringer heraf, afleveres til NT, jf. gældende retningslinjer. Ændringer foretaget senere end 3 uger før ibrugtagningen skal aftales i hvert enkelt tilfælde og afleveres hurtigst muligt. Entreprenøren har ansvar for, at den leverede dokumentation af, hvordan bustrafikken gennemføres, er korrekt og at den overholdes. Daglige ændringer, som ikke kan afleveres til NT senest 2 arbejdsdage før ikrafttrædelse, skal selv indlægges af entreprenøren i systemet.

Vedligeholdelse af udstyr, der ejes af NT, udføres af en servicepartner, der har aftale med NT herom. Medmindre andet aftales, har entreprenøren pligt til at stille fejlmeldte busser omkostningsfrit til rådighed for reparation alle dage mellem kl. 6 og 21, i op til 3 timer. Tidspunktet for reparation, der aftales med NT's servicepartner, skal almindeligvis ske samme dag som fejlmeldingen og senest på anden dagen efter fejlmeldingen. Overholder entreprenøren ikke aftalte reparationstidspunkter, betaler entreprenørens NT's ekstraomkostninger. Entreprenøren skal sikre, at NT's servicepartnere kan få adgang til busserne - enten ved at udlevere nøgler til busserne eller ved at sørge for, at busserne er/bliver låst op, når de aftalte reparationer skal udføres.

Hærværk og fejlbetjening

NT's vedligeholdelse af krævet IT-udstyr retter sig alene mod fejl og skader, der er en følge af almindeligt slid. Alle omkostninger, som er en følge af brand, tyveri og hærværk samt fejlagtig betjening, skader, der er forvoldt af personale eller fysiske genstande, som entreprenøren er ansvarlig for, betales af entreprenøren. Sker der fejlmelding af hærværksramt udstyr, skal det af fejlmelding fremgå, at der er tale om hærværk.

6.6. Billetteringsudstyr

Efterfølgende vedrørende Billetteringsudstyr og Rejsekort vil kun være gældende i tilfælde af, at gratiskørslen indstilles på Læsø, og NT's takst og billetteringssystem indføres. **Dette vil ikke være tilfældet fra kontraktstart august 2021.**

I det følgende beskrives de væsentligste forhold omkring installation, drift og afvikling af Rejsekort-udstyret.

6.6.1 Møntveksler og -bord

Chaufførerne skal anvende møntvekselapparat.

Chaufførpladsen skal kunne udstyres med et møntbord samt møntveksler, som muliggør en hurtig betaling og billettering.

6.6.2 Generelt

Rejsekortudstyret indføres i to forskellige versioner. Dels den fulde version (stort udstyr), som primært installeres i A-kontrakt busser og busser som udfører kørsel, hvor der er et betydeligt antal passagerer og dels i en mindre udgave – BusSolution – som kan installeres i mindre busser og busser som udfører kørsel på ruter med mindre passagergrundlag. Hvilken af de to typer udstyr, der installeres i den enkelte bus, vil afhænge af flere forhold, som hvilken kontrakttype bussen kører på og bussens størrelse. Hvilken af de to typer rejsekortudstyr, der installeres i bussen, aftales særskilt mellem NT og entreprenøren. Som udgangspunkt installeres BusSolution i B- kontraktbusser.

I det følgende beskrives de væsentligste forhold omkring installation, drift og afvikling af Rejsekort-udstyret. I afsnit 6.6.3 beskrives forhold vedr. BusSolution og i afsnit 6.6.4 beskrives forhold vedr. det store rejsekortudstyr.

6.6.3 Installation af rejsekortudstyr i busserne – BusSolution

Entreprenøren og NT er i fællesskab ansvarlig for installationen af udstyret. NT leverer komponenter (tablet, printerenhed samt kortlæsere) samt nødvendigt dokumentationsmateriale. De leverede komponenter forbliver NT's ejendom.

For hver bustype skal entreprenøren medvirke til afklaring af spørgsmål og beslutning om den præcise placering af udstyr, kabelføring og andre spørgsmål vedrørende installationen. Inden idriftsættelse skal hver enkelt bus godkendes af NT eller entreprenøren efter aftale, og entreprenøren skal stille busserne til rådighed for denne test.

Der bliver installeret følgende udstyr i bussen:

- Tablet, som placeres/monteres på/ved møntbordet.
- Printerenhed, monteret på møntbord ved indgangsdøren (til udskrift af kontantbilletter og til udskrift af opgørelser til chaufføren).
- 2 validatorer – én ved hver dør

I forbindelse med installation af rejsekortudstyr i bussen, skal bussen stilles til rådighed til installation, uden omkostninger for NT.

Undervisning af chauffører og andet personale

I forbindelse med ibrugtagning af rejsekort, for nye entreprenører, skal entreprenøren stille et passende antal personer til rådighed for uddannelse i rejsekortsystemet. Disse vil få instruktion af NT omkring betjening og fejlmelding af rejsekortudstyret, således at de kan instruere nye chauffører i betjening og fejlmelding, af rejsekort, samt rådgive de chauffører, som har brug for ekstra vejledning. Ligeledes vil NT instruere entreprenøren omkring afregning for chaufførernes kontantbilletsalg.

Chaufførernes betjening af rejsekortudstyret, indgår i NT's generelle faseopdelte grunduddannelse. NT står for den overordnede planlægning af kurset. Tidsplan for afholdelse af kurser bliver lavet i samarbejde med entreprenøren.

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

Drift

Daglig drift

Entreprenøren skal sikre, at rejsekortudstyret holdes i god stand, herunder at det er rengjort og ikke fremstår med skrammer og ridser.

Under kørslen skal chauffører sikre, at rejsekortsystemet fungerer efter hensigten ved at logge ind med chauffør-ID, vælge linje og tur og efter endt vagt foretage aflogging/chaufførskift.

Chaufførerne skal anvende systemet til kontantbilletsalg og i det hele taget betjene udstyret efter de retningslinjer, der er udstedt af NT.

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

Chaufføren skal oprettes i rejsekortsystemets, med navn, log-on id og pin-kode. Denne oprettelse udføres af NT. Entreprenøren skal minimum 3 arbejdsdage før en chauffør skal anvende udstyret, informere NT herom, så chaufføren kan oprettes i systemet. Midlertidige chauffører kan i en given situation tildeles et "vikar-id/kode".

Chaufføren skal under kørslen sikre, at check-in og check-ud foregår korrekt.

Entreprenøren skal sikre, at alle idriftværende busser synkroniserer og udveksler data med Back-office. Hvis en bus tages ud af drift pga. fejl ved bussen, skal det sikres at data fra rejsekortudstyret overføres til Back-office indenfor to dage.

Kan bussen ikke synkroniseres, skal entreprenøren kontakte NT, således at det kan sikres, at data i rejsekortudstyret opsamles.

Entreprenøren har pligt til at stille busser frit til rådighed for test, service og ændringer i installationen i maks. fem timer i dagtimerne (kl. 9 - 15) på hverdage to gange om året. Plan for test og service aftales med mindst én måneds varsel fra NT eller fra NT's servicepartner.

Fejlmelding og reparation af rejsekortudstyr

Rejsekortudstyr reparerer af NT eller af et af dette udpegede firma. Entreprenøren skal straks fejlmelde udstyr, når fejl opdages/indikeres. Fejlmelding skal foretages som anvist af NT. Inden Rejsekortets ibrugtagen fremsender NT detaljerede instrukser for brugen af rejsekortudstyret, 1. line maintenance, fejlretningsprocedurer, vedligehold osv. Disse oplysninger fremgår af Rejsekort Chaufførvejledningen.

Entreprenøren udfører 1. line service på rejsekortudstyret, fx ved genstart af eller synkronisering af udstyret. Ligeledes skal entreprenøren afhjælpe mindre fejl, Det kan eksempelvis være at fjerne papir, der sidder fast i printeren, mv.

Hvis rejsekortudstyret i bussen pga. fejl i udstyret ikke længere kan anvendes efter hensigten, dvs. til korrekt billettering, kontaktes NT således at udstyret snarest kan erstattes af reserveudstyr.

Medmindre andet aftales, har entreprenøren pligt til at stille fejlmeldte busser omkostningsfrit til rådighed for reparation. Tidspunktet for reparation aftales med NT og skal som udgangspunkt være på arbejdsdagen hvor bussen fejlmeldes eller senest dagen efter.

En vejledning for fejlmelding findes i den udleverede Chaufførvejledningen. Heri kan man se, hvornår og hvordan, NT kan kontaktes for fejlmelding.

Entreprenøren har ansvaret for det rejsekortudstyr, der er i hans varetægt, i såvel busser som reservedelslager.

Hærværk og fejlbetjening

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

Ændringer af materiel

Omkostninger i forbindelse med flytning eller ændring af rejsekortudstyr i busserne eller mellem busser, afholdes af entreprenøren.

6.6.4 Billetteringssystem – stort rejsekortudstyr

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

Installation af rejsekortudstyr i busserne

Entreprenøren og NT er i fællesskab ansvarlig for den komplette installation. NT leverer komponenter (kortlæsere med tilhørende sokkel, TCU, chaufførterminal samt printer) samt nødvendigt dokumentationsmateriale. De leverede komponenter forbliver NT's ejendom. Entreprenøren er ansvarlig for prækabling af nye busser.

Installation af rejsekortudstyr i en bus deles op i to faser.

Første fase: Præinstallation

Her installeres kabler og antenne samt bores nødvendige huller til den videre installation.

Entreprenøren er ansvarlig for denne fase. NT udleverer efter forespørgsel en præinstallationsmanual.

Det er entreprenørens ansvar, at der udarbejdes en designspecifikation, der angiver den præcise placering af kabelføring mv.

Entreprenøren skal medvirke til afklaring af alle andre spørgsmål vedrørende installationen. Entreprenørens medvirken skal ske uden omkostninger for NT.

Det er entreprenørens ansvar, at udstyret monteres, således at det ikke udgør en sikkerhedsrisiko for chauffør eller passagerer.

Anden fase: Slutinstallation og test

NT forestår slutinstallation, konfigurerings og test. Entreprenøren skal stille busserne frit til rådighed, to ikke nødvendigvis sammenhængende dage pr. bus til installation og kommissionering. Medmindre andet aftales specifikt, skal busserne stilles til rådighed senest 14 dage inden driftsstart. Denne frist er også gældende ved udskiftning af rejsekortudstyr fra en bus til en anden i kontraktperioden. Bussen må ikke køre i drift med det store rejsekortudstyr, før kommissionering er gennemført.

NT monterer i denne proces de aktive komponenter i den klargjorte bus. Disse komponenter forbliver NT's ejendom. Installationen skal finde sted på et af NT's garageanlæg på Aalborg Busterminal. Entreprenøren skal stille bussen til rådighed efter NT's anvisninger.

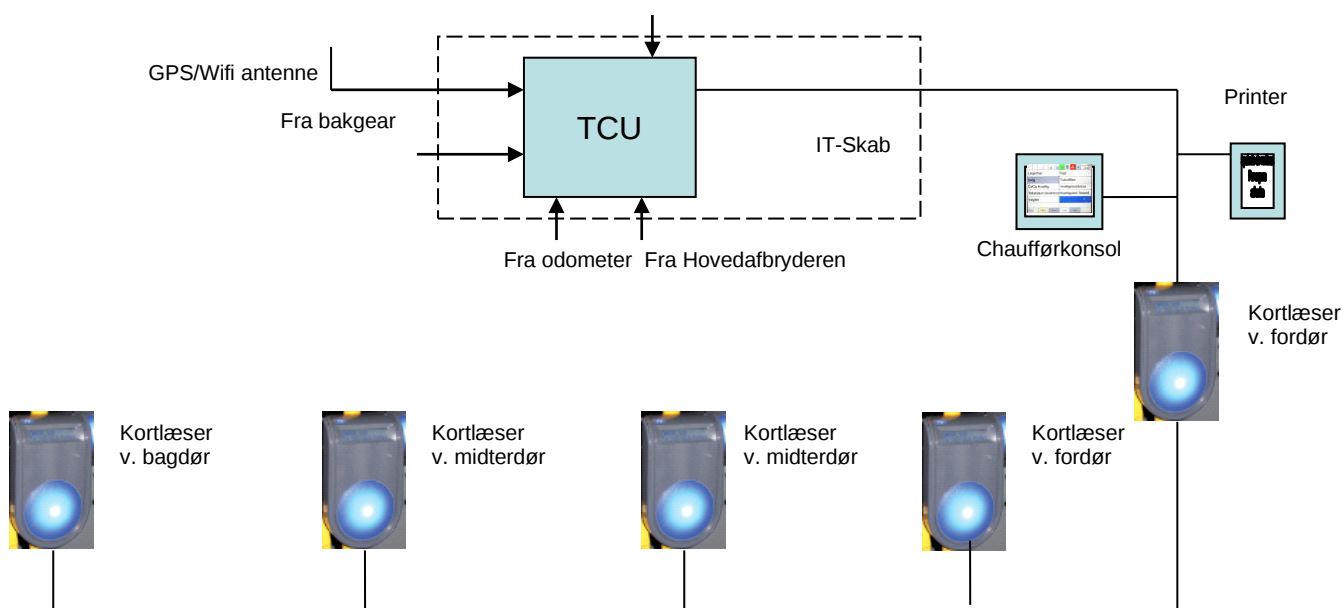
Hvis entreprenøren ønsker at anvende busser med eksisterende rejsekortudstyr, skal der af NT udføres en rekonfigurering af udstyret. Entreprenøren skal stille busserne frit til rådighed i to timer pr. bus til dette. Rekonfigurering skal ske på et garageanlæg inden for NT's område, der er udstyret med rejsekort WLAN.

Når installationen er gennemført, overtager entreprenøren ansvaret for udstyret.

Der bliver installeret følgende udstyr i bussen:

- kortlæsere – 1 pr. dør og 2 stk. ved dobbeltdøre.

- Chaufførkonsol, monteret på møntbord, (berøringsfølsom skærm til chaufførens betjening af rejsekort).
- Printer, monteret på møntbord ved indgangsdøren eller i nærheden af møntbordet (til udskrift af kontantbilletter og til udskrift af opgørelser til chaufføren). Passagererne skal selv kunne tage billetten fra printeren (se eksempel nedenfor).
- Rejsekortenhet (TCU placeret i IT-skab). TCU enheden er en central dedikeret computer-enhed for systemet.
- Kombineret WLAN/GPS antenne (placeret på bussens tag).
- Møntbord med betjeningsenhed, printer og kortlæser (se eksempel)



Principdiagram for rejsekortudstyret i bussen

Eksemplet viser en bybus med dørkombination (2-2-1)

De viste ledningsforbindelser er kun principielle og er ikke elektrisk korrekte.

Instruktion af personale

I forbindelse med ibrugtagning af rejsekort, for nye entreprenører, skal entreprenøren stille et passende antal personer til rådighed for uddannelse i rejsekortsystemet. Disse vil få instruktion af NT

omkring betjening og fejlmelding af rejsekortudstyret, således at de kan instruere nye chauffører i betjening og fejlmelding, af rejsekort, samt rådgive de chauffører, som har brug for ekstra vejledning. Ligeledes vil NT instruere entreprenøren omkring afregning for chaufførernes kontantbilletsalg.

Chaufførernes uddannelse i og betjening af rejsekortudstyret indgår i grunduddannelsen og som udgangspunkt på efteruddannelsesforløbene.

Entreprenøren har dog ansvaret for, at både nye og erfarne chauffører og driftspersonalet er tilstrækkeligt uddannede i betjening af rejsekort og er forpligtet til at sikre, at de har tilstrækkelig viden om rejsekortsystemet i samarbejde med NT.

Drift

Daglig drift

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

Under kørslen skal chauffører sikre, at rejsekortsystemet fungerer efter hensigten ved at logge ind med chauffør-ID, vælge linje og tur og efter endt vagt foretage aflogning/chaufførskift.

Chaufførerne skal anvende systemet til kontantbilletsalg og i det hele taget betjene udstyret efter de retningslinjer, der er udstedt af NT. Dette gælder ikke mindst de tilfælde, hvor chaufførens medvirken til passagerernes anvendelse af rejsekortet er påkrævet, (eks. check ind af flere på samme kort/ ændring af kundetype).

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

Entreprenøren skal via systemets brugeradministration sikre, at alle chauffører/øvrigt personale er oprettet i systemet og tildelt log-on id og pin-kode.

Ændring af ruter

Chaufføren skal under kørslen sikre, at check-in og check-ud foregår korrekt, herunder at bussens gps-positionering er korrekt i forhold til stoppestederne. Ved utilsigtede ruteændringer kan det derfor være nødvendigt at foretage manuel korrektion på chaufførkonsollen, således at der foregår korrekt billettering.

Entreprenøren skal sikre, at alle idriftværende busser dagligt synkroniserer og udveksler data med Back-office. Hvis en bus tages ud af drift pga. fejl ved bussen, skal det sikres at data fra kortlæsere m.m. overføres til Back-office samme dag, selvom bussen ikke kan bringes til garagen og dermed til normal synkronisering. Kan bussen ikke bringes til garagen for synkronisering, skal entreprenøren kontakte NT, således at der kan sikres, at data i rejsekortudstyret sikres.

I forbindelse med den daglige synkronisering skal entreprenøren være opmærksom på, at rejsekortudstyret bliver langsommere ved lave temperaturer. Ved minus 10 grader udsætter en termoføler starten af udstyret indtil det har varmet sig selv så meget op (15-20 minutter), at det kan fungere optimalt.

Fejlmelding og reparation af rejsekortudstyr

Alt rejsekortudstyr reparerer af Rejsekortets leverandør eller af et af dette udpegede firma. Entreprenøren skal straks fejlmelde udstyr, snarest muligt efter at fejlen er opdages/indikeres, hvis 1. line service ikke udbedrer fejlen. Fejlmelding skal foretages som anvist af NT. NT fremsender detaljerede instrukser for fejlretningsprocedurer, vedligehold osv.

Entreprenøren udfører 1. line service på kortlæserne og printere, dvs. udskifter disse ved erkendt fejl. Ligeledes skal entreprenøren afhjælpe mindre fejl, Det kan eksempelvis være at fjerne papir, der sidder fast i printeren. Udskiftningen af udstyr skal ske snarest muligt efter fejlmeldingen fra bussen. Denne udskiftning kan finde sted med bussen i normal drift, f.eks. ved næste endestation. Udskiftning af defekt kortlæser, hvor kunderne har mulighed for at tjekke ind og ud på andre kortlæsere i bussen, skal ske snarest muligt og senest før begyndelse af næste driftsdøgn.

Hvis rejsekortudstyret i bussen pga. fejl i udstyret ikke længere kan anvendes efter hensigten, dvs. til korrekt billettering, skal bussen tages ud af drift og erstattes af en anden.

Udskiftning af printer og kortlæser, skal meldes til NT, jf. vejledning herom, som fremsendes af NT inden driftsstart.

Medmindre andet aftales, har entreprenøren pligt til at stille fejlmeldte busser omkostningsfrit til rådighed for reparation. Tidspunktet for reparation aftales med NT og skal som udgangspunkt være på arbejdsdagen hvor bussen fejlmeldes eller senest inden driftsstart dagen efter. Hvis en bus stilles til rådighed for reparation mellem kl. 06.00 og 18.00 på en garage med Rejsekort WLAN, vil den blive repareret indenfor 3 timer efter det angivne rådighedstidspunkt. NT's servicepartner arbejder således indtil kl. 21.00 på alle dage. Overholder entreprenøren ikke aftalte reparationstidspunkter, betaler entreprenøren NT's eventuelle ekstra omkostninger.

Entreprenøren har pligt til at stille busser frit til rådighed for test, service og ændringer i installationen i maks fem timer i dagtimerne (kl. 9 - 15) på hverdage to gange om året. Plan for test og service aftales med mindst én måneds varsel fra NT eller fra NT's servicepartner.

En detaljeret vejledning for fejlmelding findes i den udleverede Rejsekort, 1. line maintenancemanual. Heri kan man se, hvornår og hvordan, NT kan kontaktes for fejlmelding. Entreprenøren skal opretholde et sikret reservedelslager med relevante komponenter til 1. line service, primært kortlæsere. Dette lager skal være tilgængeligt for afhentning og aflevering af fejlramte/reparererede komponenter. Omfanget af tilgængeligheden aftales særskilt. Rejsekort leverandøren leverer det nødvendige antal komponenter til at opretholde et tilstrækkeligt lager.

Entreprenøren har ansvaret for det rejsekortudstyr, der er i hans varetægt, i såvel busser som reservedelslager.

6.6.5 Kontraktophør

Umiddelbart efter kontraktophør skal bussen stilles til rådighed for afmontering af rejsekortudstyret. Dette skal ske efter aftale med NT. Der er tale om de udstyrselementer, der oprindeligt er leveret af NT.

Dette gælder også komponenter på reservedelslagre etc. Tilbageleveringen gælder tillige diverse dokumentation, undervisningsmateriel og øvrigt materiale relateret til Rejsekortet.



Bilag 7 – Oversigt over kørselsmateriellet

Bilag 7 - Oversigt over kørselsmateriellet

Entreprenør:

Navn	
Telefon	
Statusdato	

Udbud:

NT's udbud nr	
Pakke nr	
Kontraktform	

Busser:

Maksimal gennemsnitsalder - år	
Maksimal absolut alder - år	
Antal driftsbusser i pakken	

Driftsmateriel																		
Antal	Internt bus nr.	Ind.reg. nr.	Bussens fabrikat	Drivmiddel	Bustype	Bussens længde i meter	Indsat i kontrakt dato	1. indregistre-ringsdato	Bussens alder hele år	Bussens alder hele måneder	Antal pladser sidde	Antal pladser stå	Døre	Køre-stol	Opfylder Euro norm nr.	Filter	Rute/ Linie	Garage
1																		
2																		
3																		
4																		
5																		
6																		
7																		
8																		
9																		
10																		
11																		
12																		
13																		
14																		
Gennemsnitsalder:			#DIVISION/0!	år og	#DIVISION/0!	måneder		Summer	0	0								

Reservemateriel

Antal	Internt bus nr.	Ind.reg. nr.	Bussens fabrikat	Bussens udvendige farve	Bustype	Bussens længde i meter	Indsat i kontrakt dato	1. indregistre-ringsdato	Bussens alder hele år	Bussens alder hele måneder	Antal pladser sidde	Antal pladser stå	Døre	Køre-stol	Opfylder Euro norm nr.	Filter	Rute/ Linie	Garage
1																		
2																		
3																		

Bemærkninger:

Gule felter udfyldes af entreprenøren

Udfyldt den _____ af _____ Underskrift

Skemaet kan rekvireres i Excel hos NT. Det letter udfyldelsen idet bussernes alder og gennemsnitsalder beregnes automatisk i forhold til statusdatoen. Ved busudskiftning indsendes skemaet sammen med busoplysningsskemaet. Skemaet udfyldes for hver pakke for sig og indsendes til NT ved kontraktstart og hvert år primo køreplanåret.

Bilag 8 – Busovertagelse

I NT's 27. udbud vedr. udbuddet af kollektiv trafik på Læsø, kan den vindende entreprenør have pligt til at overtage en enkelt bus fra den nuværende entreprenør. Der er ved kontraktudløb ikke ret til busoverdragelse.

Vilkårene for busoverdragelsen af denne bus er beskrevet i dette bilag.

Der kan overdrages følgende bus:

Reg.nr.	Euronorm	1. indregistrerings- dato	Alder ved kontrakt- ophør	Modelberegnet over- tagelsespris	Længde
			i mdr.	i kr.	Ca. m.
XP88.027	4	01-10-2013	94	596.907	12,7

8.1 Prisfastsættelse og procedure ved busovertagelse

Beregning af overtagelsespriser for busser ved kontraktudløb

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

For busser, der har en standard og en levetid, som svarer til busser fra danske karosserifabriker, fastsættes afskrivningsperioden til 144 måneder og udgangspunktet for beregning af overtagelsesprisen til 85 % af nedenstående beløb for de enkelte bustyper:

1,3 mill. kr. for traditionel landevejsbus (85 % = 1.105.000),
1,3 x 1.0769 = 1,4 mill. kr. for laventrebus (85 % = 1.190.000)
1,3 x 1,1538 = 1,5 mill. kr. for en lavgulvsbus (85 % = 1.275.000) og
1,3 x 1,5 = 1,95 mill. kr. for ledbus (85 % = 1.657.500).

Ovennævnte priser gælder for busser anskaffet i kalenderåret 1992.

For 2-akslede busser fra 10,5-13,5 meter betales en faktor 1,0. For 3-akslede busser fra 13,5-14,0 meter betales en faktor 1,15. De anførte faktorer anvendes i forhold til "nyvognsprisen" for den konkrete bustype.

For busser under 10,5 m. dokumenteres anskaffelsesprisen. Grundlaget for beregning af overtagelsesprisen er anskaffelsesprisen x 0,85.

For busser af en afvigende standard og/eller med en levetid under 12 år, fastsættes levetiden ved vurdering, og den oprindelige anskaffelsespris, (x 0,85) minus 10 % benyttes som udgangspunkt for beregningen af overtagelsesprisen

Anskaffelsesprisen for en ældre eller nyere bus beregnes på grundlag af den årlige udvikling i engrosprisindekset for danske maskiner og værktøj med udgangspunkt i indekset for 1991 = 197.

Nyvognspriser for de forskellige bustyper fremgår af skemaet. Priserne ajourføres løbende af Trafikskaberne i Danmark.

De beregnede priser gælder for en bus af "gennemsnitlig vedligeholdelsesstandard". For busser med en vedligeholdelsesstandard, der afviger fra gennemsnittet, gives et tillæg til eller et fradrag i prisen. Vedligeholdelsesstandard og et eventuelt tillæg eller fradrag fastsættes ved forhandling eller ved syn og skøn. Syn og skøn foretages af 2 vurderingsmænd - en fra hver af parterne - og foregår efter den procedure, der er angivet nedenfor.

Procedure og tidsplan for busoverdragelse

Busoverdragelsen vil ske efter følgende procedure:

- 1 Når det er afklaret, hvem der skal udføre kørslen i de nye kontrakter, og hvor der skal ske overdragelse af busser til ny entreprenør, tager den hidtidige entreprenør (sælger) kontakt til

den nye entreprenør (køber) og aftaler afholdelse af syn og skøn for de busser, der skal overtages.

Syn og skøn foretages af 2 vurderingsmænd, udpeget af køber henholdsvis sælger. Vurderingsmændene fastlægger på grundlag af syn og skøn af bussens vedligeholdelsesstandard, om der skal ske et fradrag eller tillæg til den modelberegnete pris. Der gives tillæg, hvis bussen har en bedre vedligeholdelsesstandard end forventet efter dens alder og kørte km., og fradrag, hvis vedligeholdelsesstandard er dårligere. De to vurderingsmænd udfærdiger en fælles, detaljeret synsrapport, der sendes til sælger og køber.

Syn og skøn sker efter de retningslinjer, der er angivet i underbilag 8.2 og skemaerne i underbilag 8.3 og 8.4 anvendes. Syn og skøn skal være afsluttet senest 3 uger før overtagelsesdagen.

- 2 Den modelberegnete overtagelsespris med tillæg eller fradrag af den ved syn og skøn fastlagte korrektion for vedligeholdelsesstandard udgør den endelige overtagelsespris.

Parterne kan aftale, at syn- og skøn undlades, og at man i stedet for fastlægger den endelige overtagelsespris ved forhandling.

Når de endelige overtagelsespriser er fastlagt udarbejdes købekontrakt på initiativ af køber. Model for købekontrakt er angivet i underbilag 8.5. Kontrakten underskrives af køber og sælger.

Sælger og køber er forpligtet til at afgive henholdsvis overtage busserne til den endeligt fastlagte overtagelsespris.

Parterne kan aftale at følge en anden procedure for overdragelse, herunder at en bus alligevel ikke overdrages.

- 3 Det eller de overtagelsesbeløb, der fremgår af købekontrakten, deponeres af køber senest 4 bankdage før overdragelsen i sælgers pengeinstitut. Det fulde overtagelsesbeløb skal deponeres. Ophævelse af deponeringen finder sted senest 5 bankdage efter overdragelsen, forudsat at busserne er i lige så god stand som ved syn og skøn, idet der dog tilbageholdes 50.000 kr. pr. bus til afhjælpning af evt. skjulte fejl og mangler, jf. pkt. 6 og 7 nedenfor.

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

- 4 Busserne overdrages senest efter endt kørsel fredag eller lørdag forud for køreplansskiftet/kontraktophør. For busser, der kører efter kl. 24 om lørdagen, sker overdragelsen efter endt driftsdøgn. Den hidtidige entreprenør har pligt til aktivt at medvirke til, at de busser der

skal overdrages kan stilles til rådighed for omkonfigurering af diverse IT-/RK-udstyr, så bussen er klar til drift på overtagelsesdagen. Busserne overdrages i køreklar stand og med fuld tank.

I enkelte situationer vil der ikke være tidsmæssigt sammenfald mellem kontraktophør og kørselsstart for den nye kontrakt, f.eks. når den hidtidige kontrakt ophører ultimo juni og den nye kontrakt startet medio august. Uanset dette overdrages busserne som anført i pkt. 5, afsnit 1.

- 5 Sælgers firmanavn skal være fjernet fra busserne senest 14 dage efter overtagelsen.
- 6 Evt. klager fra køber over, at bussen har mangler, der ikke er taget rimeligt hensyn til ved vurderingen, rettes til sælger. Klagen skal fremsættes inden 4 uger efter overtagelsen, forudsat at bussen har kunnet være i drift i perioden. Der vil ikke blive taget hensyn til klager, der fremsættes efter dette tidspunkt, heller ikke for så vidt angår skjulte mangler.
- 7 Hvis køber ikke har rejst krav inden denne frist, frigives de 50.000 kr. (plus renter), som er nævnt i pkt. 5. Hvis kravet er mindre end 50.000 kr. (plus renter), frigives differencen.

Grundlag for beregning af overtagelsespriser

Busalder	Index	År 1. indregi- strering	Normalbus	Bus 13,5-14 Faktor 1,15	Lavgulvsbus Faktor 1,5/1,3	Laventrebus Faktor 1,4/1,3	Ledbus Faktor 1,95/1,3
Ny bus	302,4	2020	1.995.730	2.295.089	2.302.765	2.149.247	2.993.595
1 år	299,8	2019	1.978.574	2.275.360	2.282.970	2.130.772	2.967.861
2 år	297,2	*2018	1.961.264	2.255.453	2.262.996	2.112.130	2.941.895
3 år	293,7	2017	1.937.864	2.228.544	2.235.997	2.086.931	2.906.797
4 år	292,2	2016	1.928.009	2.217.211	2.224.626	2.076.318	2.892.014
5 år	290,2	2015	1.914.982	2.202.229	2.209.595	2.062.288	2.872.473
6 år	288,0	2014	1.900.453	2.185.521	2.192.830	2.046.642	2.850.679
7 år	284,6	2013	1.878.000	2.159.700	2.166.923	2.022.462	2.817.000
8 år	280,5	2012	1.850.736	2.128.347	2.135.465	1.993.101	2.776.105
9 år	279,0	2011	1.841.114	2.117.281	2.124.362	1.982.738	2.761.671
10 år	276,8	2010	1.826.680	2.100.682	2.107.708	1.967.194	2.740.020
11 år	268,9	2009	1.774.242	2.040.378	2.047.202	1.910.722	2.661.363
12 år	258,8	2008	1.707.859	1.964.037	1.970.606	1.839.232	2.561.788
Basis	197,0	1992	1.300.000	1.495.000	1.500.000	1.400.000	1.950.000

Note: Nyvognspriserne gælder for hele kalenderåret. Ved beregning af overtagelsespriser reduceres nyvognspriserne til 85%.

8.2 Retningslinjer for syn og skøn ved overdragelse af bus ved udløb af kontrakt

1. Indledning

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

I dette papir beskrives retningslinjerne for syn og skøn.

2. Tilrettelæggelse

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

Bussen skal være lovlig og funktionsdygtig på overdragelsestidspunktet. Bussen skal være i den samme stand og have det samme udstyr på overdragelses- som på vurderingstidspunktet. Bussen skal på overdragelsestidspunktet være udstyret med de samme destinationsskilte, som har været anvendt i forbindelse med den hidtil udførte kørsel.

3. Synsrapport

I forbindelse med syn og skøn udfærdiger de to vurderingsmænd en synsrapport (underbilag 8.3), som de underskriver på stedet. Som basisoplysninger anvendes den busrapport (underbilag 8.4), som sælger har udfyldt.

Vurderingsmændene sender synsrapporten til sælger og køber. Sælger kan efter modtagelsen af rapporten vælge at udbedre de mangler, der har givet anledning til mindrepriser. Udbedringen skal være fortaget og meddelelse herom sendt til sælger senest 14 dage inden overtagelsestidspunktet.

4. Merpriser og mindrepriser

Overtagelsesprisen er beregnet i henhold til bilag 8.1. Priserne for den enkelte bus er angivet i udbudsmaterialet.

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

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

Ekstraudstyr, der er i bussen på vurderingstidspunktet, må ikke fjernes inden overdragelsen.

Der gøres ikke fradrag for manglende donkraft og reservehjul.

5. De enkelte punkter i synsrapporten

Nedenfor gennemgås de enkelte punkter i synsrapporten. I skemaet er det ved skravering angivet, om der under det enkelte punkt kan blive tale om mer- og/eller mindrebetaling.

Pkt. 1. Karrosseriskader. Her anføres også større lakskader ud over naturlig slitage. Mindreprisen er den skønnede reparationsudgift.

Pkt. 2. Frontrude. Mindrepris ved stenslag i viskerfeltet og ved revner i ruden - beløbet er omkostningen ved udskiftning.

Pkt. 3. Sideruder. Mindrepris ved punkterede termoruder - beløbet er omkostningen ved udskiftningen.

Pkt. 4. Lygteglas. Mindrepris ved revner og skader - beløbet er omkostninger ved udskiftning.

Pkt. 5. Dæk. Det anføres for de enkelte hjul, om der er tale om nye (n) eller regummierede (r) dæk. Slidbanen anføres i procent af ny. Der gives kun merpris, hvis samtlige dæk har mindst 75 % af slidbane. Merprisen er i så tilfælde 6.000 kr.

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

Pkt. 7-9. Gulv, sider og loft. Mindreprisen svarer til reparations udgiften for skader.

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

Pkt. 12. Gearkasse. Der gives merpris for ombytning af gearkasse. Beløbet er 50% af regningen, afskrives lineært over 100.000 km.

Pkt. 13. Aksler (kardan, bagtøj, hjulophæng). Ingen specifik merpris, jf. dog nedenfor.

Pkt. 11.-13. Motor, gearkasse og aksler. Der gives en merpris (efter vurdering) for ringe slitage, hvis bussen har kørt et antal km på under 50% af det normale (80.000 km/året for bybus, 110.000 for regional, 70.000 for lokal).

Bemærkninger Her noteres bl.a. det ekstraudstyr, som bussen har på vurderingstidspunktet.

8.3 Skema for syn & skøn ved overtagelse af bus

Udvendigt karosseri

1. Karosseriskader
2. Frontruder
3. Sideruder
4. Lygteglas
5. Dæk **HF** **VF**
 n/r _____ % n/r _____ %
 HB **VB**
 n/r _____ % n/r _____ %
 n/r _____ % n/r _____ %

Indvendigt karosseri

- 6 Stolebetræk
- 7 Gulv
- 8 Sider
- 9 Loft

Teknik

- 10 Motor
- 11 Gearkasse
- 12 Aksel
- 13 I alt (pkt. 1-13)

Merpris	Mindrepris
---------	------------

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

Bemærkninger:

Underskrifter

Vurderingsmand for køber

Vurderingsmand for sælger

Forklaring på mer- eller mindrepris

1. Karosseriskader _____

2. Frontrude _____

3. Sideruder _____

4. Lygteglas _____

5. Dæk _____

6. Stolebetræk _____

7. Gulv _____

8. Sider _____

9. Loft _____

10. Motor _____

11. Gearkasse _____

12. Aksler _____



8.4 Busrapport

BUSRAPPORT

Nr.

Basisoplysninger (udfyldes af ejeren)

Busejers navn: _____ Tlf.: _____

Adresse: _____

Kontraktgiver: _____ Kontraktafreg.pladser: _____

Evt. fradrag i kontraktbet. (busforskrifter): _____ %

Bustype: _____

Evt. tillæg i kontraktbetaling (komfortbus): _____

Reg. 1. gang den _____

Nuværende reg. nr. _____

Brændstof _____

Stelnr _____

Chassisfabrikat/længde/antal aksler: _____

Karosserifabrikat: _____

Motortype: _____

Gearkassetype: _____

Eventuelle partikelfiltre: Ja _____ Nej _____

Malet i NT-farve: Ja _____ Nej _____

Dato for sidste syn _____

Km-tæller viser: _____

Kørt i alt km: _____

Hovedreparation af motor foretaget: Ja _____ Nej _____

Gearkasse kørt i alt efter evt. hovedreparation: _____ km

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

Følgende ekstraudstyr berettiger efter ejers opfattelse til en forhøjelse af busprisen: _____

Dato _____

Underskrift: _____



8.5 Købekontrakt mellem hidtidig entreprenør (sælger) og ny entreprenør (køber)

Købekontrakt

Mellem underskrevne

(Sælger)

og

(Køber)

er indgået følgende aftale vedrørende overdragelse af den/de bus(ser), som sælger hidtil har anvendt i forbindelse med driften af entreprenørvirksomhed for Nordjyllands Trafikselskab (NT)

Genstand for overdragelsen

§1

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

Bussen/busserne overtages i god og funktionsdygtig stand med fuld(e) tank(e) inkl. alt eventuelt monteret ekstraudstyr, som det er aftalt, at køber overtager.

Bussens/bussernes pris (den modelberegnete overtagelsespris + regulering fastsat ved vurdering) fremgår ligeledes af bilag 1.

Overdragelsen omfatter også, hvor dette er leveret af NT, busafhængigt billetteringsudstyr, f.eks. installationer, billetmaskiner, møntbord o.lign. Billetteringsudstyr, der følger bussen, fremgår af bilag 2.

Billetteringsudstyr prisfastsættes ikke, idet dette fortsat er NT's ejendom.

§2

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

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

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

§3

Sælger indestår for, at den/de i §1 nævnte bus(ser) er sælgers ejendom og i øvrigt ubehæftede.



Overdragelsesdag

§4

Bussen/busserne overtages pr. den _____, ved kørselsophør eller efter aftale.

Overtagelsesstedet er hos sælger.

§5

Køber forpligter sig til at fjerne sælgers firmanavn og -bomærke fra den/de overdragne bus(ser) senest 14 dage efter overtagelsen.

Købesummen

§6

Købesummen for den/de overdragne bus(ser) udgør i alt kr. _____

Købesummen er beregnet i henhold til B-kontraktens bilag 8.1 "Prisfastsættelse og procedure ved busovertagelse"

Købesummen er specificeret angivet i bilag 1 til nærværende købekontrakt.

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

Købesummens betaling

§7

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

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

50.000 kr. pr. bus af den deponerede købesum til afhjælpning af skjulte fejl og mangler frigives senest 6 uger efter overtagelsesdagen, under forudsætning af, at der ikke er indgivet krav om udbedring af fejl og mangler.

Renter af det deponerede beløb frem til overtagelsestidspunktet, den YY tilfalder køber(e).

Renter efter overtagelsestidspunktet, den YY tilfalder sælger.

Omregistrering

§8



Den/de overtagne bus(ser) omregistreres af køber. Omregistreringen finder sted senest 1. hverdag efter overtagelsen, dvs. den YY. Udgift til omregistrering betales af køber.

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

Forsikringer

§9

Køber overtager ikke sælgers forsikringer.

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

Moms

§10

Sælgers evt. moms-reguleringsforpligtelse er køber uvedkommende.

Momsreguleringsforpligtigheden overdrages dog så vidt mulig til køber, jf. bestemmelserne i momslovens § 43, stk. 3, nr. 5, og momsbekendtgørelsens § 19.

Omkostninger

§11

Omkostningerne til stemping og oprettelse af nærværende købekontrakt afholdes af køber.

Hver af parterne afholder i øvrigt eventuelle omkostninger til egne rådgivere.

Tvister

§12

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

Voldgiftsrettens afgørelse er bindende for parterne.

Voldgiftsretten består af 3 medlemmer.

Formanden udpeges på begæring af en af parterne af præsidenten for Vestre Landsret.

Hver af parterne udpeger en voldgiftsmand.

Voldgiftsmændene skal udpeges og anmeldes til formanden senest 14 dage efter, at denne er udpeget.

Foreligger en sådan anmeldelse ikke, vælger formanden voldgiftsmanden.



Voldgiftsretten fastlægger selv proceduren for behandlingen af den enkelte sag.

Sagen skal dog optages til kendelse så vidt muligt senest 12 uger efter rettens nedsættelse.

Voldgiftsretten kan på en af parternes begæring indhente fornødne sagkyndige erklæringer.

Voldgiftsretten fastsætter selv sit honorar og tager stilling til, hvordan dette skal fordeles mellem parterne.

Voldgiftsretten kan derudover pålægge den ene part at svare den anden parts omkostninger.

_____, den ____ 20

_____, den ____ 20

for sælger:

for køber:



Afsnit B – Bilag relevant for flexkørsel

I dette afsnit er grupperet de bilag, som udelukkende retter sig mod flexkørsel. Det drejer sig om følgende:

Bilag 9.1 Krav til vogne

Bilag 9.2 Kørlens udførelse

Bilag 9.3 Kørsel under Kørselssystemet

Bilag 9.4 Retningslinjer for kørsel til institutioner, men også generelt

Bilag 9.5 Krav til kommunikationsudstyr

Bilag 9.6 El-drift

Bilag 9.7 Afregningsmodel



Bilag 9 – Særlige krav vedr. flextrafik

I dette bilag fremgår de kontraktkrav, som gælder særligt for flextrafikkørslen.

9.1 Krav til vognen

1. Vognen skal kunne medtage 3-4 siddende passagerer plus en kørestol samtidig, excl. chaufførpladsen.
2. Vogne, der indsættes i aftaleperioden, skal mindst være af den standard der er angivet i tilbuddet for den vogn de afløser, og aldersgrænsen på 12 år skal overholdes i hele aftaleperioden.
3. Udover det løbende vedligehold, skal vognen gennemgå en renovering både ud- og indvendigt, når materiellet er henholdsvis 4,0 og 8,0 år regnet fra 1. indregistreringsdato.
4. Vognen skal på vognens sider have påskrevet et firmanavn svarende til det navn der er angivet som en del af *Beskrivelse af Byders virksomhed*; specielt gælder for vogne der udfører kørsel på tilladelse til offentlig servicetrafik, at firmanavnet på vognens sider skal være i overensstemmelse med OST-tilladelsen.
5. Den anvendte vogn skal være udstyret med mobiltelefon. Oplysning om mobilnumre skal være NT i hænde senest 28 dage før kørselsstart.
6. Vognen skal være forsynet med kommunikationsudstyr der gør NT i stand til at modtage GPS-positioner fra vognen, i udgangspunktet som minimum hvert minut, men frekvensen skal i aftaleperioden kunne øges til hvert 10. sekund efter anmodning fra NT. Udstyret skal endvidere kunne modtage og sende meddelelser til og fra Kørselssystemet. Udstyret anskaffes og vedligeholdes af entreprenøren. Over for vogne der ikke er forsynet med behørigt kommunikationsudstyr, er NT berettiget til at gøre brug af økonomiske sanktioner i henhold til §31.
7. Registreringen af GPS-data og NT's anvendelse af disse er beskrevet i afsnit 9.3. Krav til kommunikationsudstyr er beskrevet i afsnit 9.5.
8. Entreprenøren er indforstået med at NT må opsamle data indhentet via GPS fra entreprenørens vogn, mens den er tilmeldt og kører for NT. Dataene bruges til overvågning og analyse af driften samt til afklaring af hændelsesforløb i forbindelse med kundeklager. GPS-positioner sendes kun til NT når kommunikationsudstyret er tændt. Kommunikationsudstyret skal altid være tændt, når vognen er aktiv for modtagelse af kørsel.
9. Vognen skal være forsynet med førstehjælpskasse, ildslukker og hygiejnekit (bestående af engangshandsker der er godkendt til anvendelse ift. virussmittede patienter og kemopatienter, mundbind, beskyttelsesforklæde, opsamlings sæt i plastik, afskaffelsespose, desinfektionsservietter, desinfektionsspray til vognen, desinfektionsspray til hænderne og superabsorberende pulver).



10. Skiltning og design af vognen skal ske i henhold til NT's gældende bemalingsmanual for flexvogne under designløsning 2, hvor mindstekravet er, at hele vognen skal folieres eller bemales i henhold hertil. Yderligere retningslinjer for farver, folietyper, typografi og placeringer af design skal ligeledes ske i henhold til NT's bemalingsmanual for flexvogne.
11. Vognen skal være udstyret med en kontaktløs betalingsterminal der som minimum kan håndtere følgende betalingsmidler: Apple Pay, Dankort, Visa, MasterCard og andre, internationale debit- og kreditkort.

Entreprenøren vil kunne benytte sig af NT's rammeaftale med Nets vedr. indløsningspriser hvorved entreprenøren vil kunne få samme indløsningspriser og vilkår som NT. NT's aftale med Nets kan rekvireres hos NT.

Ligeledes vil en oversigt over hvilke specifikke betalingskort der konkret skal kunne bruges fra kørselsstart, kunne rekvireres hos NT. NT forbeholder sig ret til at ændre listen over hvilke kort der skal kunne benyttes i vognene. Såfremt der i kontraktperioden indføres nye betalingsformer og entreprenøren kan dokumentere at NT derved har påført denne en væsentlig ekstraomkostning, vil NT kompensere for dette.

12. Vognen skal være videoovervåget. Kameraerne skal dække alle chaufførpladsen samt alle passagerpladser.

Der skal som minimum sikres digital lagring af billedmaterialet i 30 dage. Kvaliteten af data skal være med en opløsning, der sikrer tydelig visuel genkendelse af personer eller hændelser.

Entreprenøren er at betragte som dataansvarlig for optagelserne i henhold til persondatalovens regler. Entreprenøren har dermed ansvaret for at overvågningen sker i overensstemmelse med lovgivningen, og at optagelserne alene anvendes i overensstemmelse hermed.

Optagelserne skal på begæring stilles til rådighed for politiet i overensstemmelse med lovgivningen.

Kun påskrifter, der er godkendt af NT og defineret i NT's bemalingsmanual, må benyttes i forbindelse med designløsning 2. Er der et konkret behov, som ikke er defineret i manualen, tages kontakt til NT med henblik på at finde en designmæssig løsning, der er i tråd med det øvrige design. Bemalingsmanualen kan rekvireres hos NT og findes desuden på NT's hjemmeside.

9.1.1 Skiltning og design

Markering på vognen skal ske i henhold til NT's gældende bemalingsmanual for flexvogne. Bemalingsmanualen kan rekvireres hos NT og findes desuden på NT's hjemmeside: <https://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/presse-materialer/presse/logo-design>

Designløsning



Hele vognen skal folieres eller bemales i henhold til NT's bemalingsmanual for flexvogne. Yderligere retningslinjer for farver, folietyper, typografi og placeringer af design skal ligeledes ske i henhold til NT's bemalingsmanual for flexvogne.

Kun påskrifter der er godkendt af NT, og defineret i NT's bemalingsmanual, må benyttes i forbindelse med designløsning 2. Er der et konkret behov som ikke er defineret i manualen, tages kontakt til NT med henblik på at finde en designmæssig løsning der er i tråd med det øvrige design.

9.1.2 Sikkerhedsseler

Vognen skal være forsynet med fastmonteret sikkerhedssele på alle pladser.

9.1.3 Rygning

Vognen, der anvendes til kørslen, skal være røgfri. Elektroniske cigaretter og lign. er ligestillet med almindelige cigaretter og er derfor heller ikke tilladt.

9.1.4 Vinterdæk

Vognen skal være forsynet med vinterdæk på alle hjul i perioden 1. november – 31. marts.

9.1.5 Krav til vogntyper

Kravene til vogntyperne er minimumskrav. Disse minimumskrav skal opfyldes for nedenstående vogntyper.

Vogntype 3: Lav kørestolsvogn

Vognen skal have plads til 1 (el)kørestol samt 4 siddepladser til øvrige passagerer med en sådan rummelighed at de 3 på bagsædet kan sidde komfortabelt. Vognen skal endvidere være udstyret med mindst 4 døre. Indstigningen skal være uden trin og indstigningshøjden, målt som afstanden ned til jorden fra det højeste punkt der skal passeres for at stige ind på forsædet, må ikke overstige 42 cm. Når der ikke er nogen kørestolsbruger med, skal vognen have plads til kunders bagage svarende til mindst 2 sammenklappelige kørestole.

Vognen skal dog være indrettet til at kunne transportere en kørestol med maksimal bredde inkl. bruger på 75 cm og maksimal længde inkl. bruger på 130 cm. Vognen skal være monteret med godkendt elektrisk spil til at trække kørestolen op i vognen med en personvægt på minimum 200 kg.

Vogntype 4: Høj kørestolsvogn

Vognen skal have plads til 2 (el)kørestole samt 5 siddepladser til øvrige passagerer. Alle sæder skal være fremadrettede; også kørestole skal placeres fremadrettet, og der skal være adgang fra kørestolsområdet til alle stolesæder (forsædet undtaget).

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. Den maksimale trindhøjde er 30 cm.



Vognen skal være indrettet til at kunne transportere kørestole med maksimal bredde inkl. bruger på 75 cm og maksimal længde inkl. bruger på 130 cm.

Vognen skal være forsynet med automatisk lift. Liften skal være godkendt og (efter)synet af en ekstern autoriseret sagkyndig tilknyttet et godkendt serviceværksted. Liften skal være behørigt forsynet med synsmærke og vognen skal medbringe en synsrapport der viser at liften er blevet synet og godkendt som foreskrevet i brugsanvisningen og efter fabrikantens anvisninger (og med mindst et hovedeftersyn inden for de sidste 12 mdr.). Det er således ikke tilladt for entreprenøren eller dennes virksomhed selv at foretage lifteftersynet.

Liftpladen må maksimalt stige 25 %, svarende til 25 cm pr. løbende meter. Liftpladen skal minimum være 90 cm bred og 150 cm lang. Liftens flader skal være skridsikre i både tør og våd tilstand. Der skal være afkørselsstop på liften. Døråbningen hvor liften er monteret, skal mindst være 90 cm bred og 170 cm høj, og afstanden mellem vognens gulv og loft skal indvendigt være mindst 180 cm.

Liften skal have en bæreevne på min. 500 kg.

Vognen skal være forsynet med udstyr til fastgørelse af kørestole. Udstyret skal opfylde kravene i Justitsministeriets bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjer. Kørestole skal under transporten være fastlåst med 4-punkts sele- eller stropbespænding. Kørestolsbrugerne skal tilbydes en 3-punkts sikkerhedssele som skal benyttes under transporten.

Vognen skal have plads til kunders bagage svarende til mindst 2 sammenklappelige kørestole.

Vogntype 5: Trappemaskinevogn

Vognen skal - fraset kravet til kunders bagage - opfylde samme krav som til vogntype 4 med følgende tilføjelser:

Vognen skal være udstyret med en trappemaskine med automatisk driftsbremse, der opfylder kravene i Arbejdstilsynets bekendtgørelse om indretning af tekniske hjælpemidler. Trappemaskinen skal kunne benyttes på alle former for trappeløb inklusive vindeltrapper.

Trappemaskinen skal være indrettet til at kunne betjene manuelle kørestole med en maksimal længde på 120 cm og hjulbredde fra 37 til 75 cm. Trappemaskinen skal minimum kunne løfte 120 kg.

Vognen skal endvidere være udstyret med transportstol, en almindelig, sammenklappelig kørestol, som skal kunne benyttes af dårligt gående personer og kunne placeres på den benyttede trappemaskine. Vognen skal derudover have plads til kunders bagage svarende til mindst 1 sammenklappelig kørestol.



9.2 Kørlens udførelse

1. Kørlen planlægges af NT's Kørlssystem og udmeldes løbende til vognen via datatelegrammer. Opståede forsinkelser skal straks søges afhjulpel. Hvis det ikke kan ske, gives besked til NT's bestillingscentral hos FlexDanmark som vurderer om der skal ske ændringer i den udmeldte kørl.
2. Hvis en entreprenør ikke er i stand til at gennemføre en udmeldt kørl, skal det straks meddeles NT's bestillingscentral hos FlexDanmark.
3. Der skal være mulighed for at NT's bestillingscentral hos FlexDanmark alternativt kan udmelde kørl pr. e-mail til entreprenøren eller pr. mobiltelefon til vognen. Tilsvarende forudsætter NT at entreprenøren anvender e-mail i det tilfælde at entreprenøren ikke kan komme i kontakt med bestillingscentralen på anden vis.
4. Der vil være mulighed for - i forbindelse med kørlsplanlægningen - at indlægge en spise-pause og mulighed for chaufførskift ved at vognen returnerer til hjemstedet. Pauser i forbindelse med spisepauser og chaufførskift indregnes ikke i den køre- og ventetid der afregnes for. En sådan pause eller chaufførskifte skal i vides muligt udtrækning placeres på tidspunkter hvor der ikke normalt er kørl. NT kan kræve pausen eller chaufførskiftet flyttet op til 60 minutter for at sikre rettidig udførelse af kørl.
5. Det er muligt at indlægge "flydende pauser" til chaufførerne efter et vist antal timers kørl. Den enkelte pause vil kunne lægges ind uden binding til geografisk sted og kan udløses som en pause efter et vilkårligt stop. Funktionen er en hjælp til at sikre overholdelse af køre- og hviletidsreglerne samt giver mulighed for en mere fleksibel planlægning af kørlen.

Denne automatiserede "flydende pause" er imidlertid en funktion i Kørlssystemet, der er tilpasset de vognløb, der mere eller mindre er fyldt op med kørlsopgaver. I forbindelse med vognløb, hvor der i forvejen er tidsmæssige ophold mellem kørlsopgaverne, kan entreprenøren/chaufføren på dagen for kørlen ved henvendelse til NT's call-center hos FlexDanmark få én eller to manuelt indlagte "flydende pauser" på vognløbet, som i sådanne tilfælde vil være mere hensigtsmæssige at anvende.

Indlægges der kun én sådan pause, skal den være af minimum 30 minutters varighed og ligge i umiddelbar forlængelse af en planlagt turs udførelse. Indlægges der to sådanne pauser, skal den første være af minimum 15 minutters varighed og den anden af minimum 30 minutters varighed og begge ligge i umiddelbar forlængelse af planlagte tures udførelse.

Anmodning om indlæggelse af én eller to sådanne pauser skal ske mindst 60 min. før den enkelte pause skal afholdes. En manuelt indlagt "flydende pause" vil efterfølgende hverken blive slettet, afkortet eller forlænget, og ethvert vognløb kan maks. få to sådanne pauser lagt ind. En sådan manuelt indlagt "flydende pause" skal i vides muligt udtrækning placeres på tidspunkter hvor der ikke normalt er kørl. NT kan kræve pausen flyttet op til 60 minutter for at sikre rettidig udførelse af kørl.



6. Entreprenøren er ansvarlig for at sikre bemanding således vognen altid er tilgængelig for tildeling af kørsel fra NT's kørselssystem.
7. Chauffører der udfører kørsel for NT, skal være præsentable og iført en for virksomheden fælles firmauniform der som minimum består af:
 - skjorte eller polobluse/-shirt med krave, med synligt, påtrykt eller påsyet firmalogo/-navn samt evt. jakke eller trøje med synligt, påtrykt eller påsyet firmalogo/-navn
 - lange benklæder, nederdel eller evt. lange shorts
 - valgfrit fodtøj

Ovenstående beklædningsgenstande skal være ens for alle chauffører (inkl. en kørende entreprenør) og udgøre den pågældende virksomheds firmauniform. Med dette krav til uniform sender NT et tydeligt signal om at en uniform som opfylder ovenstående minimums-krav, skal være en for virksomheden fastlagt standarduniform, som adskiller sig fra hverdagstøj ved at være ens for alle ansatte i virksomheden der udfører flextrafik. Det er en væsentlig målsætning at de kunder der anvender flextrafikken, let kan genkende en chauffør fordi der bæres tydelig chaufføruniform.

Chaufførerne skal på et synligt sted bære et ID-kort med billede. For dem der ikke er ansat i et taxiselskab med eget ID-kort, fås kortet ved henvendelse til NT.

8. Chaufføren skal ved afhentning og aflevering af brugere af kørselsordningerne hjælpe brugeren ind og ud af vognen sammen med vedkommendes ejendele. Ved afhentning og aflevering ved f.eks. færges eller et behandlingssted følges brugeren i overensstemmelse med de retningslinjer der fastlægges af NT. Der beregnes ventetid for den medgåede tid. Chaufføren er ikke forpligtet til at gå ind i private boliger, men NT forventer at chauffører der udfører kørsel for NT, selv kan vurdere den enkelte situation og udvise passende konduite.
9. Kørestole skal være fastspændt til vognbunden under kørslen. Chaufføren skal sikre at kørestolsbrugeren er fastspændt til kørestolen.
10. BESPÆNDINGSANORDNINGER, lader og batterier til trappemaskine og lign. må ikke ligge løst (fx i hattehylde). De skal være forsvarligt fastmonteret (fx i skinner godkendt til formålet) eller i en fastmonteret kasse med låg eller med solidt net over.
11. Chaufføren skal opkræve betaling og kontrollere billetter og kort hos brugerne i overensstemmelse med de af NT fastlagte retningslinjer. Det betyder specielt at chaufføren skal have byttepenge med i vognen, så der kan gives penge tilbage såfremt kunden undtagelsesvist ikke har lige penge.
12. Entreprenøren og chaufførerne skal i øvrigt følge de retningslinjer for kørslen som NT fastlægger. Retningslinjerne er nærmere præciseret i chaufførvejledninger som sammen med anden information løbende ajourføres og - hovedsageligt - offentliggøres på NTflexinfo-portal (www.NTflexinfo.dk). NT forventer at chaufførerne holder sig løbende orienteret på



NTflexinfo på ugentlig basis. Det hører derfor til entreprenørens pligter at sørge for at vedkommendes chauffører har en brugerprofil på portalen.

13. NT forbeholder sig ret til at trække vogne fra fastlandet over på Læsø, hvis entreprenøren mod forventning ikke kan levere den nødvendige mængde kørsel.

9.3 Kørsel under Kørselssystemet

Planet er NT's nuværende Kørselssystem til samordning af individuelt bestilte ture. Det er planen at NT i løbet af kontrakten, forventeligt i 2023, går over til et nyt Kørselssystem, med en tilsvarende men ikke nødvendigvis identisk funktionalitet.

9.3.1 Bestilling af ture

Bestilling af ture modtages af NT's bestillingscentral hos FlexDanmark eller pågældende kommune/sygehus/institution, alt efter hvad der er aftalt. Det personale der modtager bestillingerne, lægger de bestilte ture ind i Kørselssystemet. Bestilling af ture kan også foretages gennem en online selvbetjeningsløsning. Den enkelte chauffør eller entreprenør er ikke involveret i modtagelsen af bestillinger fra brugerne.

Når de bestilte ture lægges ind i Kørselssystemet, sker der en automatisk planlægning af kørslen til senere udsendelse af kørselsordre til de vogne/ entreprenører der skal udføre kørslen.

9.3.2 Kørselsplanlægning under Kørselssystemet

Kørselssystemet planlægger kørslen således at den udføres bedst og billigst af de taxier og busser mv. der er tilkoblet systemet. Kørselssystemet tager i planlægningen hensyn til en lang række faktorer: hvor vognen - ifølge planen - befinder sig, hvor mange passagerer der er plads til, hvilke sæder der er ledige, hvad vognen koster, hvorfra og hvortil der skal køres, de erfaringsmæssige køretider knyttet til de konkrete vejstrækninger osv.

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

Kørselssystemet vælger gennemgående den i situationen planlægningsmæssigt billigste vogn der kan opfylde kravene 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 Kørselssystemet opnås ved:

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



9.3.3 Udsendelse af kørselsordre til vognene

Udsendelse (udråb) af kørselsordrer til de enkelte vogne sker automatisk gennem Kørselssystemet i takt med at kørslen planlægges. Kørselsordren formidles til den enkelte vogn via datatelegrammer. Telekommunikationen muliggør at chaufføren kan læse kørselsordren på en skærm, der er monteret i vognen, eller på sin mobiltelefon. På kørselsordren er hver tur beskrevet med tidspunkter, adresser og navnet på den person der skal afhentes. Hvis der skal opkræves betaling fra brugeren, fremgår beløbet ligeledes af kørselsordren.

Da kørslen planlægges i den takt bestillingerne indløber fra brugerne, medfører det løbende ændringer/justeringer i de planlagte vognløb der udgør grundlaget for de kørselsordrer der udsendes til vognene. Der kan løbende kobles flere ture på de enkelte vognløb, ligesom ture kan blive overflyttet fra ét vognløb til et andet.

At kørslen planlægges i den takt bestillingerne indløber *gennem den hele dag*, indebærer at de bestillinger der modtages først på dagen, kunne få en vis betydende indflydelse på fordelingen af kørslen dersom alle ture til den næste dag ikke blev replaneret senere på dagen. Hver dag hhv. kl. 12, ved 17-tiden og på ny efter kl. 19 køres derfor en replanering af al kørsel til næste dag med den prioritering at først planlægges trappemaskinaturene, dernæst kørestolsturene, så de lange rejser og endelig den øvrige kørsel. Denne optimering af kørselsplanlægningen er med til at sikre den for NT økonomisk mest fordelagtige, og derfor også den for entreprenørerne mest retfærdige, fordeling af kørslen.

Entreprenøren er forpligtet til at holde sig orienteret om kørslen gennem overvågning af kørselsordrer eller via vognmandsportalen som bl.a. giver overblik over den *forventede* aften- og nattekørsel for de enkelte vognløb.

9.3.4 Driftsovervågning gennem Kørselssystemet

Entreprenøren eller den enkelte chauffør har selv pligt til at løse problemer i forbindelse med afviklingen af kørslen. Kan problemer (fx defekte vogne, større forsinkelser, forkerte adresser) ikke umiddelbart løses af entreprenøren/chaufføren kontaktes en trafikstyrer hos FlexDanmark.

Trafikstyreren hos FlexDanmark har til opgave at overvåge afviklingen af den samlede kørsel og løse opståede problemer der ikke umiddelbart kan løses af entreprenøren/chaufføren. Trafikstyreren er således bindeleddet mellem Kørselssystemet og de enkelte vogne. Det er væsentligt at bemærke at NT's driftsovervågning af den samlede kørsel (varetaget af FlexDanmark) ikke tilside-sætter entreprenørens ansvar for selv at overvåge egen drift. Vognmandsportalen giver entreprenøren mulighed for at overvåge egen kørsel.

9.3.5 Vogngrupper/enkeltvogne

Der er i dette udbud kun udbudt en enkelt vogn, og denne vil i Kørselssystemet blive indlagt som en enkeltvogn. Enkeltvognstilslutning benyttes hvor det er en fast vogn der udfører kørslen. Enkeltvogne, der er tilknyttet en taxibestillingscentral, kan også tilsluttes Kørselssystemet som enkeltvogne.



Det bemærkes at der er en ekspeditionstid for oprettelse af vogne i Kørselssystemet, på op til 28 dage fra alle krævede oplysninger er indsendt, herunder åbningstider og mobilnumre. (Generelt skal entreprenøren regne med en ekspeditionstid for ændringer i Kørselssystemet på op til 14 dage, dog op til 28 dage før kørselsstart.)

9.3.6 Til- og framelding af vogne

Alt hvad der kan løses af entreprenøren via selvbetjening, skal løses af entreprenøren selv, således også indlæggelse af privatrejser. Vogne, skal altid udføre udmeldte (udråbte) ture eller omgående kontakte FlexDanmark hvis turen ikke kan udføres, uanset hvilken nedlæsningstid den pågældende vogn har.

9.3.7 GPS-positionering

GPS-positioneringen giver NT mulighed for at få oplyst vognens position, fart og retning når vognen udfører kørsel. Formålet for NT med GPS er at få større overblik over trafiksituationen og opsamle GPS-positioner mht. fastsættelse af køretider. NT vil også benytte GPS-positionerne i forbindelse med kundereklamationer og lign. Hos NT og FlexDanmark vil GPS-informationerne blive vist på et digitalt kort. FlexDanmark har i forbindelse med forsinkelser også mulighed for at indhente GPS-positioner på de enkelte vogne. NT ønsker kun at indhente GPS-positioner når vognene er til rådighed for NT. Hvis vognen ikke er til rådighed for NT, kan der slukkes for GPS-kommunikationen så der ikke sendes GPS-positioner til NT. Krav til kommunikationsudstyr er beskrevet i afsnit 9.5.

Alle vogne skal være forsynet med kommunikationsudstyr der gør NT i stand til at modtage GPS-positioner fra vognen, i udgangspunktet som minimum hvert minut, men frekvensen skal i aftaleperioden kunne øges til hvert 10. sekund efter anmodning fra NT. Udstyret skal endvidere kunne modtage og sende meddelelser til og fra Kørselssystemet. Udstyret anskaffes og vedligeholdes af entreprenøren. For vogngrupper under taxicentraler kan egne kommunikationssystemer anvendes såfremt funktionaliteten er tilsvarende. Over for vogne der ikke er forsynet med behørigt kommunikationsudstyr, er NT berettiget til at gøre brug af økonomiske sanktioner i henhold til §31.

9.3.8 Privatrejser

Der kan via vognmandsportalen og i særlige tilfælde af bestillingskontoret indlægges privatrejser på vognløbet som booker vognen ud af Kørselssystemet i et bestemt tidsrum. Privatrejser er rejser vognen udfører uden om Kørselssystemet, og hvor der altså ikke skal ske en afregning for kørsel fra NT. Det angives hvor privatrejsen går fra og til, og på hvilken dato og i hvilket tidsrum privatrejsen udføres.

Bortset fra de tilfælde hvor såvel start- som slut-adressen er lig med hjemadressen (fx i forbindelse med chaufførskift på hjemstedet), må privatrejser kun anvendes når vognen skal spærres for Kørselssystem-kørsel fordi den er optaget af andre kørselsopgaver, dvs. entreprenøren skal på forlangende kunne dokumentere at privatrejsen er anvendt til spærring pga. hyrevogns- eller anden, kontraktlig kørsel. I tilfælde af fremsendt kopi af en faktura eller kontrakt er det i øvrigt et krav, for at NT kan anerkende dokumentationen, at bl.a. kundens navn og afregningsbeløbet fremgår af kopien.



Ovenstående betyder specielt at vogne indregistreret til højst 9 personer som udelukkende udfører kørsel for NT, alene må anvende privatrejser der såvel begynder som slutter på hjemadressen og ved "andre kørselsopgaver" og "hyrevogns- eller anden, kontraktlig kørsel" refereres udelukkende til kørsel for en kunde hvor der er en taxibon eller faktura, og følgelig en skattepligtig indkomst for entreprenøren. Nævnte "kunde" skal således altid være forskellig fra NT. Kørsel for NT har forrang.

Vogne der udfører kørsel på vognløb som på det online oplysningsskema (jf. udbudsvilkårenes afsnit 11) er knyttet til en OST-tilladelse, må følgelig udelukkende anvende privatrejser der såvel begynder som slutter på hjemadressen (jf. ovenstående). Såfremt tilladelsen udskiftes med en EPT- eller taxi- tilladelse, skal førnævnte oplysningsskema behørigt opdateres mindst 5 dage før privatrejser uden for hjemzonen må anvendes til spærring af vognløbet pga. hyrevogns- eller anden, kontraktlig kørsel.

Ved indlæggelse af privatrejser hvor der foreligger en taxibon, skal privatrejsens startadresse og slutadresse være identisk med hhv. startadressen og slutadressen på taxibonen (dvs. privatrejsen skal såvel starte som slutte på de samme adresser som taxameterturen). Hvis der er behov for en pause efter taxituren, må privatrejsen godt slutte på et senere tidspunkt end taxiturens sluttid, men privatrejsen skal i så fald ren tidsmæssigt ligge i en direkte forlængelse af taxituren. (Privatrejsen må tilsvarende godt starte på et tidligere tidspunkt end taxameterturen.)

Det skal bemærkes, at indlagte privatrejser ikke vil blive slettet på igangværende vognløb hvis Kørselssystemet allerede har planlagt ture før eller i forlængelse af privatrejsen. Skal privatrejser slettes, må entreprenøren således give driftspersonalet hos NT (evt. - kort før opstart - hos Flex-Danmark) besked om dette inden vognløbet starter op. Indlæggelse via vognmandsportalen af ulovlige privatrejser som efterfølgende slettes i et forsøg på at skjule forseelsen, er ikke bare uacceptabelt, men kan i sidste instans medføre ophævelse af kontrakten.

Der betales ikke grundgebyr ved opstart og fremkørsel til privatrejser indlagt i Kørselssystemet. Derimod betales der grundgebyr, dækkende de første 3 hhv. 5 minutter (afhængig af tidspunktet), i forbindelse med kørsel i forlængelse af privatrejser.

Der betales ikke for ventetid i forlængelse af privatrejser.

Returkørsel fra sidste kunde betales kun hvis afstanden er større end afstanden direkte retur efter privatrejsen, og kun for de overskydende minutter.

9.4 Retningslinjer for kørsel til institutioner, men også generelt

1. Entreprenøren har pligt til at give oplysning om navn og adresse på de chauffører der benyttes, og NT kan forlange at se kopi af de enkelte chaufførers kørekort. Ved indsættelse af reservechauffør skal NT altid orienteres hurtigst muligt.
2. Kørslen mellem de enkelte opsamlings- og afsætningssteder skal gennemføres ad korteste rute og hurtigst muligt.



3. Såfremt en vogn bliver indblandet i et færdselsuheld der medfører personskade eller skade på materiellet i et sådant omfang at kørslen ikke umiddelbart kan fortsætte, er chaufføren/entreprenøren forpligtet til så hurtigt som muligt at underrette både institutioner og NT. I tilfælde hvor færdselsuheldet medfører personskade, skal der optages politirapport. Endvidere skal NT underrettes skriftligt om enhver form for driftsuheld inden 24 timer efter uheldstidspunktet af hensyn til besvarelse af forespørgsler herom fra pressen eller andre jf. bilag 4.
 4. Entreprenøren afgør efter en kritisk vurdering af situationen om det er forsvarligt at gennemføre kørslen i tilfælde af dårligt vejr (snestorm, dårligt føre og lign.). Kan en kørsel ikke gennemføres, kontaktes både institution og FlexDanmark. Hvis vejrlig eller lignende medfører at børn ikke kan afleveres, skal chaufføren sikre at børn køres tilbage på skolen/institutionen medmindre der arrangeres anden modtagelse. FlexDanmark kontaktes altid i sådanne tilfælde. Borgere, der ikke kan klare sig selv, må ikke efterlades alene.
 5. I tilfælde, hvor en bruger udviser voldsom eller truende adfærd, som formodes at kunne medføre skade på personen selv eller på andre, kan nødværge anvendes. I sådanne tilfælde skal den fysiske magtanvendelse indskrænkes til det mindst omfattende indgreb og gennemføres på lempeligst mulige måde (mindsteindgrebs-princippet). Har fysisk eller psykisk magtanvendelse fundet sted, skal institutionslederen, NT og forældre straks underrettes herom.
- Chaufføren skal inden kørselens påbegyndelse være gjort bekendt med ovennævnte og herunder vejledninger, der gives af institutionen om den særlige behandling af den enkelte bruger.
6. Chauffører skal være villige til at tage de fornødne hensyn og yde den hjælp der er nødvendig, for at kørslen kan udføres på bedst mulig måde for den enkelte. Dette kan være for børn med specialbehov, demente ældre og andre med ekstra servicebehov. Fast ekstra service vil være meldt ud i køreplanen for den faste kørsel.
 7. Hvis der er ledige pladser i en vogn, disponerer NT over disse. Chaufføren må under ingen omstændigheder tage initiativ til at der befordres fremmede personer med vognen(e) uden forudgående at have indhentet tilladelse af NT.
 8. Der må ikke befordres flere passagerer end vognen er godkendt til.
 9. For kørsel til institutioner kan det være nødvendigt med særlige kvalifikationer, eksempelvis tegnsprog. Ligeledes kan det i forbindelse med ind- og udstigning for personer med handicap være nødvendigt at chaufføren har særlige kvalifikationer i forflytningsteknik. Kræves særlige kvalifikationer, fx i tegnsprog eller til anvendelse af hjælpemidler til forflytning, kan chaufføren blive pålagt undervisning, af hensyn til borgeren, dennes sikkerhed og arbejdsmiljøet. Den medgående tid til undervisningen honoreres altid med timeprisen for vognens faste kørsel. Chaufførerne er forpligtet til at deltage i denne undervisning.



10. Entreprenøren 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 aftalen omfattede kørsel. Entreprenøren skal indhente såvel straffe- som børneattest på alle chauffører der benyttes til kørslen. NT kan til enhver tid forlange at se dokumentation for indhentelse af børneattest.
11. Entreprenøren er forpligtet til at sende chaufføren til alkoholkontrol på politistationen eller på sygehuset hvis der er mistanke om at chaufføren er alkoholpåvirket.
12. NT lægger vægt på at entreprenøren selv kan dokumentere at de stillede kvalitetskrav opfyldes, og at opfølgningen foregår i tæt dialog mellem entreprenøren, institutioner samt NT. NT forbeholder sig i den forbindelse ret til at foretage inspektion i og herunder fotografere de af entreprenøren til kørslen benyttede vogne.
13. Hvis en chauffør giver anledning til berettiget kritik eller klager, kan NT give bod samt i alvorlige eller gentagne tilfælde kræve den pågældende chauffør fjernet fra den af aftalen omfattede kørsel.
14. Retningslinjer for kørsels udførelse kan løbende blive revideret og ajourført. Entreprenøren og chaufførerne er forpligtet til at følge de retningslinjer der udarbejdes af institutionerne.
15. De generelle retningslinjer kan blive ajourført og meddelt via NTflexinfo-portalen (www.NTflexinfo.dk). NT forventer at chaufførerne holder sig løbende orienteret på NTflexinfo på ugentlig basis. Det hører derfor til entreprenørens pligter at sørge for at vedkommendes chauffører har en brugerprofil på portalen. Er det ikke tilfældet, er NT berettiget til at gøre brug af økonomiske sanktioner.

9.5 Krav til kommunikationsudstyr

Vogne der udfører flextrafik, skal være forsynet med kommunikationsudstyr, til modtagelse af kørselsordrer fra Kørselssystemet, med tilsluttet GPS-antenne. Vognen skal sende GPS-positioner til NT (med oplysning om vognens position, fart og retning) i udgangspunktet som minimum hvert minut, men frekvensen skal i aftaleperioden kunne øges til hvert 10. sekund efter anmodning fra NT. Kommunikationsudstyret skal kunne kommunikere med NT's Kørselssystem.

Hvis vognen er tilsluttet en bestillingscentral/-kontor kan der træffes aftale om en anden løsning. Fx kan bestillingscentralen/-kontoret automatisk være opkoblet til Kørselssystemet.

Entreprenøren betaler selv alle udgifter til hardware og software i forbindelse med opkobling til Kørselssystemet. Omkostninger til udvikling af andet software der kan kommunikere med Kørselssystemet, påhviler entreprenøren og/eller producenten af softwaren.

På FlexDanmarks hjemmeside findes en liste over leverandører der har et godkendt link til kommunikation mellem Kørselssystemet og vogne/centraler: <https://flexdanmark.dk/vognkommunikation/positivlisten>



NT forventer derudover inden kørselsstart at kunne tilbyde en vogn- kommunikationsløsning til entreprenører der udfører kørsel med enkeltvogne, hvor chaufføren kan modtage og kvittere for ture samt sende GPS-positioner til NT. Der er tale om en ren softwareløsning hvor entreprenøren selv skal anskaffe hardware, telefonabonnement på mobildata mv.

Alle vogne/chauffører skal være udstyret med mobiltelefon således at det er muligt at komme i kontakt med vognen og således at chaufføren kan komme i kontakt med omverdenen. Under kørslen skal mobiltelefonen sidde i en holder der ligesom andet kommunikationsudstyr skal være fastmonteret i vognen.

Benyttes mobiltelefon til modtagelse af kørselsordrer, skal telefonen være en smartphone med en skærm på minimum 3,2 tommer.

Omkostninger ved kommunikationen finansieres på følgende måde:

Beskeder fra Kørselssystemet til de enkelte terminaler betales af NT. Beskeder fra de enkelte vogne til NT's Kørselssystem betales af entreprenøren.

9.5.1 Ny telegramstandard

I aftaleperioden vil der blive indført en ny telegramstandard. Med indførelsen af den nye standard skal alle taxicentraler/entreprenører tilpasse deres kommunikation med NT's Kørselssystem så den lever op til SUTI 2012 eller tilsvarende.

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

Når den nye standard er klar til implementering, vil NT kontakte de taxicentraler/entreprenører der er omfattet af ændringerne.

Implementeringen af SUTI 2012 eller tilsvarende skal ske hurtigst muligt derefter.

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

FlexDanmarks SUTI Selvdeklaration findes på FlexDanmarks hjemmeside:

[https://flexdanmark.dk/vognkommunikation/tekniske-informationer- samt-skabeloner](https://flexdanmark.dk/vognkommunikation/tekniske-informationer-samt-skabeloner)

9.5.2 Ny kommunikationsmetode

I aftaleperioden vil der blive indført en ny kommunikationsmetode. Med indførelsen af den nye kommunikationsmetode skal alle taxi-centraler/entreprenører tilpasse deres kommunikation med NT's Kørselssystem således at de kan forbinde til systemet via ActiveMQ Openwire.

Formålet med implementeringen af en ny kommunikationsmetode er at opnå en mere stabil kommunikation.



Når den nye kommunikationsmetode er klar til implementering, vil NT kontakte de taxicentraler/entreprenører der er omfattet af ændringerne.

Implementeringen af ActiveMQ Openwire skal ske hurtigst muligt derefter.

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

9.6 El-drift

Når der bydes ind med eldrift, skal køretøjerne have en opgivet rækkevidde på mindst 250 km efter WLPT standard og køre på grøn strøm. Ved grøn strøm forstås certificeret grøn strøm fra vedvarende energikilder, eksempelvis i form af RECS-certifikater (Renewable Energy Certificate System). Herudover accepteres dokumenteret grøn strøm fra entreprenørens eventuelle egenproduktion af strøm fra vedvarende energikilder. Manglende dokumentation for anvendelse af grøn el til drift af eldreven vogn bodsbelægges i henhold til §31.

Entreprenøren skal selv indgå aftale omkring etablering af ladeinfrastruktur. Det er endvidere entreprenørens ansvar at den eldrevne vogn er fuldt opladet ved vognløbets/en eventuel rådighedsperiodes start. Ved fuld opladning forstås minimum 90 % SoC. Alternativt kan det medføre driftssvigt.

For kørsel med eldrevne vogne under en V-aftale kan der indlægges ladepauser efter aftale med driftspersonalet hos NT (når det drejer sig om kommende dage) eller alternativt til NT's call-center hos FlexDanmark (på selve dagen). Disse ladepauser betales af entreprenøren og skal varsles i så god tid som muligt så driftsforstyrrelser så vidt muligt undgås. Privatrejser hvor såvel start- som slutadressen er lig med hjemadressen, kan også anvendes af entreprenøren selv til at give vognen tid til opladning.

Hvis vognen får tildelt en lang tur, fx ud over regionsgrænsen, kan der opstå en situation hvor det vil være nødvendigt at indlægge ladepauser på vej ud og hjem. I en sådan situation skal NT's call-center hos FlexDanmark have besked inden vognen starter på turen så udfordringen kan løses rettidigt.

9.7 Betalingsmodel

Entreprenørens betaling for kørslen beregnes på grundlag af køretiden og ventetiden.

Grundgebyret og timepriserne angives opdelt på følgende tidsperioder:

- Mandag-fredag 6.00-18.00 ("Dag")
- Mandag-fredag 18.00-24.00 samt lørdage, søn- og helligdage 6.00-24.00 ("Øvrig tid")
- Alle dage 0.00-6.00 ("Nat")



1. Køretiden beregnes af Kørselssystemet i forbindelse med planlægningen og afviklingen af kørslen ud fra erfaringsmæssige køretider. Der beregnes køretid fra hjemstedet og retur til hjemstedet igen, dog fratrukket den køretid der dækkes af grundgebyret. Den betalte køretid (T_k) er dog kun identisk med den effektive køretid når den såkaldte køretidsfaktor i Kørselssystemet er sat til normalen 1,0. Den betalte køretid fremgår ved at dividere den effektive køretid med køretidsfaktoren og afrunde til helt tal.
2. Ventetid er den tid der bruges af chaufføren i forbindelse med afhentning og aflevering af brugere samt beordrede ophold uden for vognens stationeringssted. Der betales dog ikke for ventetid i forlængelse af privatrejser indlagt i Kørselssystemet. Der er fastsat ventetider i forbindelse med afhentning og aflevering. Ventetid 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 ventetid beregnes ligeledes af Kørselssystemet i forbindelse med planlægningen og afviklingen af kørslen.
3. Køretid og ventetid opgøres i minutter. De minutter der indgår i grundgebyret, fratrækkes.
4. Ved start fra hjemstedet betales det tilbudte grundgebyr, der som standard er 35 kr. mellem kl. 6.00 og 18.00 på hverdage (mandag-fredag) og 70 kr. den øvrige tid medmindre entreprenøren har angivet anden pris herfor i tilbuddet. Grundgebyret i dagtimerne (på hverdage) dækker de første 3 minutter af fremkørslen fra hjemstedet til første kunde og de sidste 3 minutter af returkørslen fra sidste kunde tilbage til hjemstedet. Et grundgebyr uden for dagtimerne dækker tilsvarende de første 5 minutter af fremkørslen fra hjemstedet til første kunde og de sidste 5 minutter af returkørslen fra sidste kunde tilbage til hjemstedet. Det er således kun fremkørsel ud over de første 3 hhv. 5 minutter og tilsvarende returkørsel ud over de 3 hhv. 5 minutter som der afregnes særskilt for, til timeprisen. Der betales ikke grundgebyr ved opstart og fremkørsel til privatrejser indlagt i Kørselssystemet. Derimod betales der grundgebyr, dækkende de første 3 hhv. 5 minutter, i forbindelse med kørsel i forlængelse af privatrejser.
5. Betalingen til en entreprenør for en kørsel beregnes i Kørselssystemet således på følgende måde:

$$B = G + T_k * P_k + T_v * P_v$$

Hvor:

B = Betalingen G = Grundgebyr

T_k = Køretiden i minutter/køretidsfaktoren (afrundet til helt tal)

P_k = Timeprisen for køretid/60 (afrundet til 2 decimaler) T_v = Ventetiden i minutter

P_v = Timeprisen for ventetid/60 (afrundet til 2 decimaler)

Minutpriserne for køretid og ventetid (P_k og P_v) er de timepriser der er angivet i tilbuddet divideret med 60 og afrundet til 2 decimaler.



Eksempel:

En vogn (med køretidsfaktor 1,0) kører en vogntur for NT med opsamling og afsætning af flere kunder. Fremkørselstiden til første kunde: 8 min.

Køretid mellem første og sidste stop i alt: 142 min. Ventetid i alt: 17 min. Returkørselstid fra sidste kunde: 23 min. Alle de nævnte tider er Kørselssystem-beregne tider. Til de 70 kr. der er tilbudt som grundgebyr, dækkende 5 min. af fremkørselstiden og 5 min. af returkørselstiden, har entreprenøren tilbudt følgende timepriser: 360 kr. for køretid og 300 kr. for ventetid.

Betalingen beregnes således til:

$$B = 70 \text{ kr.} + [(8-5)+142+(23-5)] * 360 \text{ kr./60} + 17 * 300 \text{ kr./60} = 1.153 \text{ kr.}$$

6. For vogne der *ikke* er indregistreret som busser, betales køretid med de satser der er angivet i tilbuddet idet den såkaldte køretidsfaktor i Kørselssystemet er sat til normalen 1,0.
7. For vogne (af klassen M2) der er indregistreret som busser, betales køretid også i udgangspunktet med de satser der er angivet i tilbuddet, men da køretidsfaktoren som standard er forøget i Kørselssystemet til 1,1 for at give længere køretid, vil "timesatsen" her være betalingen for 1,1 time (dvs. 66 minutter).
8. Ventetid betales med de satser der er angivet i tilbuddet.
9. Der reguleres efterfølgende for forsinkelser over 10 min. pr. vognløb på grundlag af indberetning fra entreprenøren. Indberetningen skal afgives på selve dagen eller senest den anden efterfølgende hverdag på mail. Senere indberetninger af forsinkelser vil ikke afstedkomme efterregulering. Ændringer til afregningen der ikke kan verificeres af GPS- signaler fra vognen, vil ligeledes ikke blive honoreret.
10. Kørsel den 24.12.-25.12. og 31.12.-1.1. vil blive honoreret med timepriserne plus et tillæg på 25 % for så vidt vognløbet er afsluttet senest kl. 5.29 hhv. den 25.12. og den 1.1.
11. Særlig rengøring efter passagerer der befordres for NT, og som udføres af entreprenøren/chaufføren, betales af NT efter tilbudsprisen for ventetid. Der betales kun for den anvendte tid og maks. for 3 timer.
12. Alle indtægter ved kørslen tilfalder NT.
13. Der reguleres i kontraktperioden månedligt, jf. § 18 i B-kontrakten. Reguleringen sker efter et sammenvejet indeks, jf. B-kontraktens bilag 11. Udviklingen i reguleringsindekset kan løbende følges på www.trafikselskaberne.dk.



9.7 Afregningsmodel

Betalingen for den udførte kørsel beregnes automatisk af Kørselssystemet. Betalingen beregnes løbende, vognløb for vognløb, og alle oplysninger lagres. Ved månedens afslutning beregnes entreprenørens samlede betaling for den udførte kørsel i den pågældende måned, og NT fremsender en opgørelse til entreprenøren.

Opgørelsen indeholder oplysninger om alle de vognløb som entreprenørens vogne har udført den pågældende måned. Det fremgår hvilken dato kørslen er udført, hvem vognen har kørt med, hvor og på hvilket tidspunkt kunden er afhentet og afleveret, samt den beregnede betaling for vognløbet fratrukket evt. egenbetaling fra kunden. Det fremgår endvidere hvor mange minutters køre- og ventetid der er betalt for.

Entreprenøren modtager sammen med kørselsopgørelsen et acontobeløb svarende til den opgjorte betaling for måneden. NT fremsender kørselsopgørelse og acontobeløb senest den 10. bankdag i påfølgende måned.

NT's Kørselssystem beregner entreprenørens betaling i forhold til de planlagte køre- og ventetider. Opstår der forsinkelser som ikke indhentes undervejs, vil entreprenøren ikke automatisk få betaling for det større tidsforbrug. Derfor er det nødvendigt med manuelle korrektioner til kørselsopgørelsen.

Forsinkelser indberettes til NT af entreprenøren på et særligt indberetningsskema (som findes på NT's hjemmeside). På skemaet oplyses hvilke ture der har været forsinket, forsinkelsens størrelse (i minutter) og årsagen til forsinkelsen. Indberetningsskemaet indsendes på mail til NT på selve dagen eller senest den anden efterfølgende hverdag. Skemaer der modtages senere, vil ikke blive taget i betragtning. Ændringer til afregningen der ikke kan verificeres af GPS- signaler fra vognen, vil ligeledes ikke blive honoreret.

Det skal bemærkes at det kun er forsinkelser der skyldes forhold som entreprenøren ikke kan påvirke, der reguleres for. Det kan fx være forsinkelser hos kunden, særlige trafikforhold, vejrlig og lign. Der reguleres kun hvis forsinkelsen overstiger 10 min. på det enkelte vognløb. Reguleringen vil senest ske i forbindelse med næste afregning den 10. bankdag i den efterfølgende måned.

Senest den 10. bankdag i måneden fremsender NT en opgørelse af betalingen for kørsel udført under Kørselssystemet i den foregående måned, fratrukket den egenbetaling fra brugerne som entreprenøren har modtaget. Samtidig med kørselsopgørelsen modtager entreprenøren et acontobeløb svarende til den opgjorte betaling for måneden. Entreprenøren har herefter en frist på 6 hverdage til at fremkomme med bemærkninger til opgørelsen (på dette tidspunkt er det dog for sent at indberette forsinkelser i den foregående måned). Bemærkninger der indberettes til NT efter den forannævnte frist, vil ikke blive taget i betragtning. Eventuel regulering vil senest ske i forbindelse med næste afregning den 10. bankdag i den efterfølgende måned.



Afsnit C – Bilag vedr. fælles bestemmelser

I dette afsnit er grupperet de bilag, som udelukkende retter sig mod buskørsel. Det drejer sig om følgende:

Bilag 10 – Kvalitetsstyring, arbejdsmiljø, miljøforhold mv.

Bilag 11 – Regulering for pris- og lønudvikling (§ 17)

Bilag 12 – Afgivelse af oplysninger om personaleforhold mv. ved kontraktudløb

Bilag 13A – Krav til chaufføruddannelse

Bilag 13B – Krav til entreprenøren og det administrative driftspersonale

Bilag 14 – Arbejdsklausul – løn- og ansættelsesvilkår



Bilag 10 – Kvalitetsstyring, arbejdsmiljø, miljøforhold mv.

1. Kvalitetsstyring af NT's kørsel

Kvalitetsstyringen er et redskab til at sikre, at kunderne får et servicetilbud, som de er tilfredse med, og at dette servicetilbud udvikles i takt med kundernes ønsker. Kvalitetsstyringen anvendes også til at sikre, at entreprenørerne overholder de kvalitetskrav, der er specificeret i kontrakten.

Kundemålinger

NT gennemfører kundeundersøgelser (interviews) for at få oplysning om kundernes oplevelse af bus- og flextrafikrejsen i øvrigt.

Entreprenøren og dennes chauffører skal medvirke ved undersøgelsernes gennemførelse. Bistand sker inden for den ramme, der er nævnt i § 10 uden ekstra kontraktbetaling.

I tilknytning til kundemålingerne kan NT gennemføre en måling af, hvordan entreprenørens ansatte oplever tilbuddet til passagererne. Entreprenøren forpligter sig til at medvirke ved undersøgelsens gennemførelse mv. Denne type undersøgelse vil finde sted højst én gang årligt.

2. Kvalitetsstyring

2.1 Egenkontrol

Entreprenøren skal dagligt, typisk morgen og eftermiddag, gennemføre egenkontrol i busserne og flextrafikvognen af kundevedtøgt og driftscentrale systemer, herunder skal entreprenøren dokumentere observationerne. Som eksempler skal det kontrolleres, om det er muligt at pålogge NT-software, i dag SmartVMS og om infotainmentskærme og stoppestedsannoncering fungerer efter hensigten.

Ved observerede fejlfunktioner, skal NT-ejet udstyr fejlmeldes efter anvisningerne for det pågældende udstyr. NT skal have adgang til egenkontrol-rapporterne på forlangende, og kan gennemføre stikprøver for at verificere rapporterne.

Den konkrete praksis vedr. egenkontrol, herunder rapporteringsform aftales nærmere mellem NT og entreprenøren.

2.2. Observationer foretaget af NT's kontrollører

NT's kontrollører foretager billetkontrol i busserne men også observation af kvaliteten i busser og flextrafikvognen på en række af kontraktens punkter

Entreprenøren er forpligtet til at arbejde for, at der opnås et positivt samarbejde mellem NT's kontrollører og chauffører og andet personale hos entreprenøren.



2.3.Regularitetsmålinger

Entreprenøren installerer tabletPC i busser til B-kontraktkørsel, hvorpå NT leveret software, i dag App'en SmartVMS, skal afvikles. Måling af regulariteten foregår ved hjælp af central opsamling af data fra dette udstyr.

Målingerne kan efter behov udføres ved, at NT's kontrollører noterer, hvornår busserne ankommer og afgår fra centrale checkpunkter, f.eks. busterminaler. Kontrollørerne noterer også, hvornår bussen kører til perron og åbner dørene for passagererne på busterminaler og endestationer. Målingerne foregår spredt over hele driftsdøgnet og hele året.

2.3 Indberetning om driftens udførelse

Entreprenøren har ansvaret for, at de kvalitetskrav, der er specificeret i kontrakten, overholdes i forbindelse med den daglige drift. Entreprenøren eller den enkelte chauffør har selv pligt til at løse problemer i forbindelse med afviklingen af kørslen.

Entreprenøren skal umiddelbart underrette NT om alle driftsuregelmæssigheder, forsinkelser o. lign., som har betydning for NT's besvarelse af forespørgsler fra kunder og pressen. Indberetningen for buskørslen sker via NT's driftsmeldesystem. Ved indstilling henholdsvis genoptagelse af kørsel, bortfald af ture, forsinkelser over 15 min, betydende korrespondancesvigt o. lign. skal der ske indberetning via driftsmeldesystemet, senest 10 min efter hændelsen har fundet sted, jf. § 6, stk. 3.

For flextrafikkørslen gælder det, at en trafikstyrer hos FlexDanmark skal kontaktes, hvis der er problemer (fx defekte vogne, større forsinkelser, forkerte adresser) som ikke umiddelbart løses af entreprenøren/chaufføren. Trafikstyreren hos FlexDanmark har til opgave at overvåge afviklingen af den samlede kørsel og løse opståede problemer der ikke umiddelbart kan løses af entreprenøren/chaufføren. Trafikstyreren er således bindeleddet mellem NT's kørselssystem og de enkelte vogne. Det er væsentligt at bemærke at NT's driftsovervågning af den samlede kørsel (varetaget af FlexDanmark) ikke tilsidesætter entreprenørens ansvar for selv at overvåge egen drift. Vognmandsportalen giver entreprenøren mulighed for at overvåge egen kørsel.

Både for bus- og flextrafikkørslen gælder det, at NT skal underrettes om alle større driftsuheld med alvorlig personskade og alle større driftsuheld uden personskade, hvor entreprenøren vurderer, at det kan betydning for NT's besvarelse af forespørgsler fra kunder og pressen.

Entreprenøren skal indsende en uheldsrapport. I uheldsrapporten skal der være en beskrivelse af uheldet, herunder oplysninger om antallet af kunder i bussen/flextrafikvognen og en beskrivelse af, hvordan kunderne blev håndteret (videre transport m.m.).

2.4 Kunde henvendelser

Skriftlige kunde henvendelser til NT vedr. entreprenøren eller dennes medarbejdere besvares af NT. Henvendelse direkte til entreprenøren besvares af entreprenøren, og NT underrettes ved fremsendelse af kopi af henvendelsen og entreprenørens svar. Henvendelser direkte til entreprenøren af generel eller principiel karakter fremsendes til NT til besvarelse.



2.5 Opfølgning på kvalitetsbrist

Konkrete kvalitetsbrist skal afhjælpes hurtigst muligt. Hvis det er kvalitetsbrist, entreprenøren selv først registrerer, skal NT orienteres om, hvordan bristen er afhjulpet. Hvis det er en kvalitetsbrist, der påpeges af NT, skal entreprenøren udarbejde et forslag til afhjælpning af bristen. Hvis der er enighed om forslaget er entreprenøren forpligtet til at føre forslaget ud i livet jfr. kontrakten § 8, stk. 3.

2.6 Kvalitetsudmeldinger

Resultaterne af kundemålinger og de øvrige kvalitetsmålinger følges løbende i samarbejde mellem entreprenøren og NT. Som udgangspunkt forventer NT årlige opfølgninger, og dette aftales nærmere med entreprenøren. Resultaterne vil desuden blive brugt til løbende kvalitetsudvikling, og i informationen af kunderne og den øvrige omverden samt i NT's markedsføring.

3. Arbejdsmiljø

Entreprenøren er jf. § 8, stk. 6, forpligtet til at fremsende kopi af alt materiale og korrespondance, der udveksles med Arbejdstilsynet hurtigst muligt efter det er modtaget eller afsendt.

4. Miljøforhold

Entreprenøren er forpligtet til i hele kontraktperioden at medvirke til at kortlægge miljøforholdene i virksomheden, så der kan udarbejdes grønne regnskaber.

NT kan kræve, at entreprenøren for hver enkelt bus giver oplysning om kørte kilometer, brændstofforbrug og andre nøgletal, der kræves for at kunne foretage en beregning af miljøbelastningen. Rapporteringsformen vil blive fastlagt i samarbejde med entreprenørerne.

Bilag 11 – Regulering for pris- og lønudvikling (§ 18)

Reguleringen efter § 18 sker efter udviklingen i et fælles omkostningsindeks for buskørsel i Danmark. Indekset beregnes hver måned af Trafikselskaberne i Danmark og offentliggøres på www.trafikselskaberne.dk

Diesel-/GtL-omkostningsindeks

Det fælles omkostningsindeks beregnes ud fra udviklingen i følgende indeks fra Danmarks Statistik¹, idet de anførte vægte løbende justeres efter den relative udvikling i de enkelte indeks:

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

Omkostningsindekset for januar 2008 er fastsat til 100, og indeks for januar 2021 er 114,3.

Gasomkostningsindeks

- Månedlig spotpris fra Gaspoint Nordic to måneder tidligere
- Udgifter til distribution, fra Energitilsynets naturgasprisstatistik fem måneder tidligere
- Energiafgifter (Mineralolieafgift, CO₂-afgift, NO_x-afgift), aktuelle satser fra Skatteministeriet

Gasomkostningsindekset for januar 2008 er fastsat til 100, og indeks for januar 2021 er 114,7.

HVO/BtL-indeks

Ved beregningen af **HVO-omkostningsindeks** erstattes forbrugerprisindekset for dieselolie med et særligt HVO-prisindeks. Dette HVO-prisindeks beregnes ud fra udviklingen i et svensk indeks for HVO. Det svenske HVO-indeks er udarbejdet af Indexrådet med deltagelse af Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag og Svenska Taxiförbundet. Indekset er baseret på svenske HVO-priser inkl. skatter og ekskl. moms.

HVO-indekset for januar 2021 er 129,1.

El-indeks

El-omkostningsindekset baseret på anvendelse af elektricitet beregnes hver måned af Trafikselskaberne i Danmark og offentliggøres på:

<https://trafikselskaberne.dk/omkostningsindeks/elomkostningsindeks/>

Det fælles el-omkostningsindeks beregnes ud fra udviklingen i følgende indeks fra Danmarks Statistik, idet de anførte vægte løbende justeres efter den relative udvikling i de enkelte indeks:

- Lønindekset for den private sektor (DS ILON12 – Total - Sæsonkorrigeret), 68% i januar 2008.



- Forbrugerprisindekset i alt - (DS PRIS 111 - I alt), 9% i januar 2008.
- Nettoprisindekset for elektricitet - (DS PRIS 114 – 04.5.1 Elektricitet), 6% i januar 2008.
- Prisindeks for indenlandsk vareforsyning - (DS PRIS 1115 – Køretøjer og dele hertil - I alt), 10% i januar 2008.
- Obligationsrentegennemsnittet - (DS MPK3 – Samtlige serier), 7% i januar 2008.

El-indekset for januar 2021 er 116,8.

Vedr. elafgifter

Afgift på el til kollektiv busdrift godtgøres som følge af en særregel for lav elafgift til elbusser (lov nr. 687 af 08/06/2017). Den ikke-refunderbare andel af elafgiften udgør i 2020 0,4 øre/kWt. Der er tale om en midlertidig ordning, som forventes at ophøre i 2024. Af aftaleteksten fremgår det, at parterne bag aftalen er enige om at arbejde for en forlængelse af ordningen med den lave energifgift.

Entreprenøren skal ved afgivelse af tilbud med elbusløsning lægge den lave energifgift gennem hele kontraktperioden til grund for sit tilbud. Hvis ordning om lav elafgift til elbusser ophører, og entreprenøren som følge heraf ikke har mulighed for at få godtgjort elafgiften, kompenseres entreprenøren for den omkostning, som dette måtte medføre.

Kompensationen beregnes ud fra følgende model:

Den køreplantimeafhængige pris reguleres på baggrund af gennemsnittet af det årlige forbrug for de forudgående tre driftsår. Hvis muligheden for godtgørelse af elafgiften til elbusser bortfalder, og entreprenørens omkostning som følge heraf øges fra 0,4 øre/kWt til f.eks. 76 øre/kWh beregnes ændringen af den køreplantimeafhængige pris ved gennemsnittet for energiforbruget til opladning af elbusser de forudgående tre driftsår ganget med 75,6 øre/kWt (76 øre/kWt – 0,4 øre/kWt) delt med gennemsnittet af årlige køreplanstimer for de forudgående tre driftsår.

Reguleringen af timeprisen gælder for resten af kontraktperioden. Såfremt niveauet af elafgiften igen reguleres i opadgående eller nedadgående retning, reguleres timeprisen igen efter samme metodik, som beskrevet ovenfor.

Beregning af omkostningsindeks

Omkostningsindekset for en bestemt måned beregnes på basis af delindeksene to måneder tidligere – dog lønindekset 6 måneder tidligere. Omkostningsindekset afrundes efter 4/5-reglen til 1 decimal.

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

¹ Enkelte DS indeks er af tekniske grunde ændret. Se de aktuelle indeks på www.trafikselskaberne.dk.



Bilag 12 – Afgivelse af oplysninger om personaleforhold mv. ved kontraktudløb

Procedure

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

1. Umiddelbart inden genudbudsproceduren går i gang, dvs. mellem ½ og 1 år inden kontrakten udløber, orienterer den hidtidige entreprenør lønmodtagerrepræsentanterne eller de berørte lønmodtagere om, at kontrakten med NT udløber, og om hvem, der vil blive berørt, hvis ny kontrakt ikke opnås. Den hidtidige entreprenør giver endvidere de pågældende en generel orientering om lønmodtageres retsstilling i forbindelse med virksomhedsoverdragelse.
2. NT meddeler entreprenøren i god tid, hvornår de oplysninger, der skal indgå i NT's udbudsmateriale, senest skal være indsendt til NT. Entreprenøren er forpligtet til at indsende de pågældende oplysninger inden for den fastlagte frist. Vedlagte skema anvendes.
3. Umiddelbart efter modtagelsen af meddelelse om resultatet af udbudsrunden, orienterer den hidtidige entreprenør lønmodtagerrepræsentanter eller lønmodtagerne om resultatet og indleder, hvis resultat indebærer, at en del eller al entreprenørens kørsel overdrages, forhandlinger om evt. påtænkte foranstaltninger for de berørte lønmodtagere, og om hvem, der ikke ønsker at flytte over til den nye entreprenør.
4. Senest 1 måned før overtagelsesdagen holder den nye entreprenør et orienteringsmøde for medarbejdere, der overtages fra den hidtidige entreprenør.
5. Såfremt færre medarbejdere, end det antal den nye entreprenør har behov for, ønsker at overgå til ansættelse hos den nye entreprenør, drager den nye entreprenør selv omsorg for ansættelse af yderligere personale.
6. Såfremt den hidtidige entreprenør tilbyder at overdrage flere medarbejdere, end der er behov for, for at drifte den overtagne kørsel, er det op til de to parter indbyrdes at aftale en tilpasning af antallet af medarbejdere og sikre, at eventuelle afskedigelser sker i overensstemmelse med reglerne herom i virksomhedsoverdragelsesloven § 3.
7. Den hidtidige entreprenør foretager de opsigelser, som parterne jf. pkt. 6 er blevet enige om. Opsigelserne skal ske under hensyntagen til reglerne herom i virksomhedsoverdragelseslovens § 3. Dette skal så vidt muligt ske med virkning fra overtagelsesdagen. Ansvar og risiko for opsigelser, foretaget af den hidtidige entreprenør, foranlediget af den nye entreprenør, påhviler i så fald sidstnævnte.
8. Senest 3 uger før overtagelsesdagen sender den hidtidige entreprenør korrektioner til oplysningerne i udbudsmaterialet, som følge af fratrådte eller nyansatte medarbejdere i den forløbne periode, til den nye entreprenør.



Oplysninger om personaleforhold

Nedenstående oplysninger afgives i overensstemmelse med § 28 – B-kontrakten. Oplysningerne afgives med henvisning til, at det angivne personale har en reel tilknytning til den pågældende pakke/busrute. For chaufførers vedkommende vil dette blandt andet indebære tilknytning til den konkrete pakke/busrute og heraf rutekendskab.

Fra entreprenør _____

Der kan blive tale om at overdrage følgende ansatte til den nye entreprenør.

Chauffører (tillidsrepræsentanter (T) hhv. sikkerhedsrepræsentanter (S) angives)

Stationering	Antal	Anciennitet/skalatrin	Pakke

Mekanikere

Stationering	Antal	Anciennitet/skalatrin	Pakke

Administrativt personale

Stationering	Antal	Anciennitet/skalatrin	Pakke

Andet personale

Stationering	Antal	Anciennitet/skalatrin	Pakke



Chauffører:

- ☐ Chaufførerne er omfattet af overenskomst mellem AKT og 3F.
- ☐ Chaufførerne er ikke omfattet af overenskomst mellem AKT og 3F. Overenskomst skal vedlægges.

Alt personale:

- ☐ Der er indgået lokalaftaler udover overenskomsten. Beskrivelse/dokumentation skal vedlægges.
- ☐ Der er ikke indgået lokalaftaler udover overenskomsten.
- ☐ Der er aftalt medarbejdergoder i form af tantieme, gratiale m.v.. Beskrivelse/dokumentation skal vedlægges.
- ☐ Der er ikke aftalt medarbejdergoder i form af tantieme, gratiale m.v..
- ☐ Der er verserende fagretslige sager med organisationernes inddragelse. Beskrivelse/dokumentation skal vedlægges
- ☐ Der er ikke verserende fagretslige sager med organisationernes inddragelse.

Opsigelsesvarsel ud over overenskomst hhv. funktionærloven:

- ☐ Ingen
- ☐ Angiv hvilke _____

Entreprenøren er medlem af:

- ☐ AKT
- ☐ Anden arbejdsgiverforening
Hvilken: _____
- ☐ Ingen arbejdsgiverforening

Dato: _____ Entreprenørens underskrift _____



Bilag 13A – Krav til chaufføruddannelse

Generelt forventer NT, at chauffører, der udfører kørsel for NT, besidder den viden og de kompetencer, der er nødvendige for at kunne udføre den respektive personbefordringskørsel – herunder, at chaufføren kan udføre en ekstraordinær og imødekommende service overfor vores kunder.

Chaufførens kompetenceprofil

NT's krav og forventninger til chaufførens viden og kompetencer kan opdeles i faglige, almene og personlige servicekompetencer.

Faglige kompetencer:

NT forventer, at chaufføren har indgående fagligt kendskab til:

- NT's rejsebestemmelser og -regler
- NT's kørselsordninger og produkter i al almindelighed
- NT's system for indberetning af driftsforstyrrelser
- at kunne betjene det udstyr og de systemer, der findes i vognen/bussen
- at kunne orientere sig i det geografiske og lokale trafik- og bynet i det udbudte område samt eventuelle korresponderende ruter
- at kunne udføre en miljøvenlig, tryk og sikker kørsel

Almene kompetencer:

NT forventer, at chaufføren:

- kan læse og tale dansk
- kan forstå og forklare sig på dansk
- besidder de grundlæggende regnekundskaber
- besidder de grundlæggende IT-kundskaber
- kan begå sig på engelsk

Personlige (service)kompetencer:

NT forventer, at chaufføren:

- fremstår velsoigneret, præsentabel og er iført firmauniform
- kan yde en korrekt og imødekommende kundeservice ved at sætte sig i kundens sted og give kunden den rette service – herunder at kunne udvise passende konduite
- forstår at afværge og/eller nedtrappe en konflikt

Generelt gælder det for chaufførens viden og kompetencer, at de konkrete krav til de faglige, almene og personlige kompetencer løbende fastlægges i et samarbejde mellem NT og entreprenøren. Hvis der i løbet af kontraktperioden opstår behov for nye kompetencer, forpligtes entreprenøren til at sikre, at chaufføren gennem oplæring og uddannelse opnår de rette kompetencer og den rette viden. Det kan fx være krav om brugen af billetterings- og rejsekortudstyr, IT- eller miljømæssige funktioner etc.

NT udarbejder løbende information- og vejledningsmateriale (herunder manualer), og det forventes, at disse er tilgængelige for og kendt af alle chauffører. Det er entreprenørens ansvar at sørge for, at egne chauffører har kendskab til og kan anvende dette materiale. Det forventes også, at alle



chauffører løbende holder sig opdateret om, hvad der sker i NT gennem de medier (app, portaler etc.), som NT stiller til rådighed for chaufførerne.

Til opnåelse af kompetenceprofilen stiller NT en række krav, som er rettet mod henholdsvis chauffører, der udfører flextrafik og chauffører, der udfører bustrafik. For chauffører, der udfører begge typer af kørsel, gælder alle krav.

1. Særlige krav til chauffører, der udfører flextrafik

Entreprenøren er ansvarlig for at de chauffører der anvendes til kørslen, ved uddannelse eller instruktion er i stand til at betjene det udstyr der findes i vognen, og kender reglerne for transport af handicappede mv. Entreprenøren er ligeledes ansvarlig for at chaufførerne har det nødvendige geografiske kendskab og de nødvendige opslagskort. I forbindelse med navigationsanlæg er det entreprenørens ansvar at anlægget er opdateret med nyeste kort. Vejledningsmateriale udarbejdet af NT til brug for chaufførerne skal være tilgængeligt for og kendt af chaufførerne. For de chauffører, der udfører flextrafik, gælder nedenstående krav.

Krav om chaufføruddannelse (modul 1-2-3-4)

Entreprenøren er forpligtet til udelukkende at anvende chauffører til flextrafikførslen, der har gennemført og bestået de nedenfor angivne AMU-kurser, som udbydes af forskellige uddannelsescentre i Danmark.

Modul 1 (AMU-kode 47874):

Introduktion til offentlig servicetrafik (1 dag)

Modul 2 (AMU-kode 48104):

Befordring af sygdoms- og alderssvækkede passagerer (2 dage)

Modul 3 (AMU-kode 48105):

Befordring af fysisk handicappede passagerer (2 dage)

Modul 4 (AMU-kode 48206):

Ajourføring af chauffører i offentlig servicetrafik (3 dage)

Det er et krav, at alle chauffører, der udfører flextrafik, gennemfører og består modul 1 og 2.

Desuden er det et krav til de chauffører, der udfører transport af kørestolsbrugere, tillige at gennemføre og bestå modul 3. Hvis en chauffør inden for de seneste 10 år har gennemført et 5-dages AMU-kursus i befordring af bevægelseshæmmede (BAB-kursus), kan dette dog erstatte modul 3.

Endelig er det et krav til alle, der har taget uddannelsen, at modul 4 skal være gennemført senest 5 år efter gennemførelsen af modul 2. I tilfælde af, at modul 2 er gennemført og bestået mere end én gang, vil dette krav gælde i forhold til første gang modul 2 blev bestået.

De påkrævede moduler skal være taget, og alle prøver skal være bestået, **inden** kørselsstart.



Uddannelsesbevis (BAB-kursus) og certifikat (modul 1, 2, 3 og 4) - eller kopi/billede af disse - som dokumenterer, at chaufføren har gennemført uddannelsen og bestået alle prøver, skal medbringes i køretøjet under kørslen og forevises ved eventuelle kontroller. Kan chaufføren ikke forevise dokumentation for bestået uddannelse, er NT berettiget til at gøre brug af økonomiske sanktioner, jf. afsnit 6.

Kopi af certifikaterne/uddannelsesbeviserne skal kunne forevises, hvis NT forlanger det.

2. Særlige krav til chauffører, der udfører bustrafik

For de chauffører, der udfører bustrafik, gælder følgende krav.

Krav om uddannelsesdage

Entreprenøren er forpligtet til, at samtlige chauffører, der udfører bustrafik for NT, løbende gennemfører og består brancherettede og relevante uddannelsesforløb svarende til 2 uddannelsesdage pr. år pr. chauffør beregnet som et gennemsnit over en periode på 5 år.

Følgende uddannelser kan helt eller delvist indgå i NT's krav om 2 uddannelsesdage pr. år pr. chauffør over en periode på 5 år:

Brancherettede uddannelser

De brancherettede uddannelser indenfor personbefordring på busområdet kan indgå i NT's krav om uddannelsesdage. Det kan være kurser som kundeservice, konflikthåndtering, kost og sundhed, ergonomi, kommunikation og samarbejde, energirigtigkørsel etc.

Erhvervsuddannelser

Rutebuschaufføruddannelsen (trin 1), erhvervsuddannelsen med svendebrev (trin 2) samt disponent-/lederuddannelsen (trin 3) kan alle indgå i NT's krav om uddannelsesdage.

Lovpligtig efteruddannelse

Ved EU-lov er det besluttet, at alle chauffører hvert 5. år skal gennemføre et 5 dages efteruddannelseskursus, hvoraf de 2 dage indeholder et obligatorisk indhold, mens de sidste dage hhv. er 2 brancherettede dage og 1 selvvalgt dag fra en liste over godkendte kurser. Virksomheden har mulighed for at vælge en "færdig pakke" på 5 dage.

Den obligatoriske del (2 dage) af den lovpligtige efteruddannelse kan ikke indgå i NT's krav om uddannelsesdage. Den brancherettede del (skal vedrøre personbefordring) og den selvvalgte del på tilsammen 3 dage kan indgå i NT's krav om uddannelsesdage.

Eventuel øvrig lovpligtig efteruddannelse kan ikke indgå i NT's krav om uddannelsesdage

3. Krav om brugen af NT's academy-systemer

NT har udviklet et informations- og academy-system, som har formål at styrke chaufførens viden og kompetencer samt styrke den interne kommunikation mellem NT, entreprenører og chauffører. Der findes to systemer. Det ene er rettet mod flextrafik, og det andet er rettet mod bustrafik. Systemerne både er web- og appbaseret og fungerer som en faglig og social platform for alle chauffører,



der udfører NT-kørsel. Systemerne er et kommunikations-, informations- og læringsmedie, der samler al nyttig viden om hhv. flextrafik og bustrafik. Chaufføren kan teste sin viden, tilegne sig ny viden og læring, være opdateret og komme i dialog med andre chauffører og NT omkring faglige spørgsmål.

Det er entreprenørens pligt at sørge for, at egne chauffører i gennemsnit bruger mindst 20 minutter pr. uge på det relevante academy-system (excl. ferier, sygdom) til nyhedslæsning, ajourføring af ny viden og test. Har man chauffører, der kører både flex- og bustrafik, vil disse skulle bruge mindst 20 minutter pr uge på hver af portalerne, i alt minimum 40 minutter.

NT stiller systemet til rådighed og er ansvarlig for udvikling og opdatering af al faglig viden og indhold på portalen, ligesom NT vil stå til rådighed for undervisning i brugen af portalen.

4. Krav om firmauniform og ID-kort

Chauffører, der udfører kørsel for NT, skal være velsoignerede, præsentable og iført en for virksomheden fælles firmauniform, der som minimum består af:

- skjorte eller polobluse/-shirts med krave, med synligt, påtrykt eller påsyet firmalogo/-navn samt evt. jakke eller trøje med synligt, påtrykt eller påsyet firmalogo/-navn
- lange benklæder, nederdel eller evt. lange shorts
- valgfrit fodtøj

Ovenstående beklædningsgenstande skal være ens for alle chauffører (inkl. en kørende entreprenør) og udgøre den pågældende virksomheds firmauniform.

Med dette krav til uniform sender NT et tydeligt signal om, at en uniform, som opfylder ovenstående minimumskrav, er virksomhedens fastlagte standarduniform. Denne uniform adskiller sig fra hverdagstøj ved at være ens for alle ansatte i virksomheden, der udfører kørsel for NT. Det er en væsentlig målsætning, at de kunder, der anvender NT's kørsel, let kan genkende en chauffør, fordi der bæres tydelig chaufføruniform.

Entreprenøren skal sammen med tilbuddet indsende et uniforms billede, som tydeligt viser firmauniformens overdel(e) med tydelig krave og firmalogo/-navn samt benklæder, nederdel eller shorts. NT vurderer, om uniformen lever op til ovenstående målsætning og kan godkendes.

ID-kort til chauffører, der udfører flextrafik

Chauffører, der udfører flextrafik, skal ligeledes et synligt sted bære et ID-kort med billede. For dem, der ikke er ansat i et taxiselskab med eget ID-kort, kan et ID-kort rekvireres ved henvendelse til NT.

5. Dokumentation via egenkontrol

Entreprenøren forpligtes til - ved forespørgsel fra NT - at kunne dokumentere via egenkontrol, at de lever op til ovenstående krav. Det kan være via beviser, opgørelser eller rapporter, der dokumenter, at chaufførerne opfylder ovenstående krav fx ift. uddannelse og brugen af academy-systemerne.



6. Betaling og refusion

Entreprenøren skal afholde alle udgifter, der er forbundet ved chaufføruddannelse, firmauniform og brugen af academy-systemerne.

Det tilstræbes, at uddannelserne gennemføres i AMU-regi, således der kan søges om VEU-godtgørelse (løntabsgodtgørelse) og befordringstilskud i henhold til de gældende AMU-regler. Oplysninger om VEU-godtgørelse findes på Undervisningsministeriets hjemmeside, "Uddannelsesguiden":

<https://www.ug.dk/uddannelser/artikleromuddannelser/oekonomi/veu-godtgoerelse>

7. Dispensation

Der vil kunne dispenseres fra kravene (fx ved akut mangel på chauffører, manglende kursusudbud etc.) under forudsætning af, at det manglende uddannelsesniveau og/eller øvrige krav opfyldes så hurtigt som muligt. Der skal i sådanne tilfælde anmodes herom skriftligt til NT.

8. Økonomiske sanktioner

NT kan foretage økonomiske sanktioner (bod), hvis det konstateres, at ovenfor nævnte krav ikke er opfyldt, jf. §31.



Bilag 13B – Krav til entreprenøren og det administrative driftspersonale

Generelt forventer NT, at entreprenøren selv og dennes administrative vagt- og driftspersonale besidder den viden og de kompetencer, der er nødvendige for at kunne lede, drive og drifte virksomhedens udførsel af den respektive kørsel for NT.

1. Krav om uddannelse for det administrative driftspersonale

Entreprenøren forpligtes til at sikre, at vagtpersonale og administrativt personale, der har med flextrafikkørslens afvikling at gøre, har gennemført og bestået de nedenfor angivne AMU-kurser, som udbydes af forskellige uddannelsescentre i Danmark.

Modul 1 (AMU-kode 47874):

Introduktion til offentlig servicetrafik (1 dag)

Modul 2 (AMU-kode 48104):

Befordring af sygdoms- og alderssvækkede passagerer (2 dage)

Modul 4 (AMU-kode 48206):

Ajourføring af chauffører i offentlig servicetrafik (3 dage)

Det er et krav, at vagtpersonale og administrativt personale, der har med flextrafikkørslens afvikling at gøre, har gennemført og bestået modul 1 og 2 **før** kørselsstart.

Desuden er det krav, at modul 4 skal være gennemført senest 5 år efter gennemførelsen af modul 2. I tilfælde af, at modul 2 er gennemført og bestået mere end én gang, vil dette krav gælde i forhold til første gang modul 2 blev bestået.

Kursuscertifikat for modul 1, 2 og/eller 4 - eller kopi af disse - som dokumenterer, at det respektive personale har gennemført uddannelsen og bestået alle prøver, skal kunne fremvises NT ved forlangende. Kan personalet ikke forevise dokumentation for bestået uddannelse, er NT berettiget til at gøre brug af økonomiske sanktioner, jf. afsnit 8.

2. Krav om uddannelse for entreprenøren

Entreprenøren eller dennes daglige leder (som drifts- og/eller personaleansvarlig), og en eventuel underentreprenør eller dennes daglige leder, er forpligtet til enten at have gennemført og bestået eller i løbet af kontraktperioden at have gennemføre og bestå de nedenfor angivne AMU-kurser, som udbydes af forskellige uddannelsescentre i Danmark.

Grundforløb, del 1 (AMU-kode 48736):

Branche- og forretningsforståelse i Flextrafik (op til 5 dage)

Grundforløb, del 2 (AMU-kode 48737):

IT- og økonomiforståelse i Flextrafik (op til 7 dage)

Suppleringsforløb, del 3 (AMU-kode 48738):

Formidling og samarbejde i Flextrafik (op til 3 dage)

Suppleringsforløb, del 4 (AMU-kode 48739):

Service og kvalitet i Flextrafik (op til 5 dage)

Kurserne er tilrettelagt efter de nationale AMU-regler med lokal tilpasning i et samarbejde mellem kursusudbyder, NT's entreprenørudvalg for flextrafik og NT. Da der fortsat arbejdes på den præcise tilrettelæggelse af uddannelsen, kan der komme ændringer til uddannelsens opbygning. Entreprenøren skal imidlertid i alle tilfælde forvente et uddannelsesomfang i kontraktperioden på op til 20 dage (ekskl. eventuel merit).

Uddannelsen gennemføres i AMU-regi med mulighed for at søge VEU-godtgørelse i henhold til gældende regler. Det er desuden muligt at få refunderet kursusudgifterne i forbindelse med suppleringsforløbet (del 3 og 4), jf. afsnit 6.

Det er et krav, at entreprenøren (og eventuelle underentreprenører) eller til deres daglige ledere har gennemført og bestået grundforløb, del 1 eller hvad der svarer dertil, **inden** kørselsstarten. Hvis entreprenøren (eller den daglige leder) har taget vognmandsuddannelsen for enten bus- eller taxi-vognmænd eller har mindst 5 års praktisk vognmandserfaring med flextrafikken, betragtes dette som svarende til del 1 og kan derfor erstatte denne del.

Desuden er det et krav, at entreprenøren (og eventuelle underentreprenører) eller til deres daglige ledere gennemfører og består grundforløb, del 2 inden udgangen af 2021.

Endelig er det et krav, at entreprenøren (og eventuelle underentreprenører) eller til deres daglige ledere gennemfører og består suppleringsforløb, del 3 og 4 inden udgangen af 2022.

Alle forløb afsluttes med en prøve og med udstedelse af et kursusbevis og et certifikat, der dokumenterer, at kurset er gennemført og dermed bestået. Kopi af certifikater skal fremsendes, hvis NT forlanger det. Det samme gælder for et bevis for en eventuel vognmandsuddannelse samt dokumentation for en meritgivende vognmandserfaring med flextrafikken. Kan der ikke forevises dokumentation for bestået uddannelse, er NT berettiget til at gøre brug af økonomiske sanktioner, jf. afsnit 8.

NT kan i øvrigt stille krav om, at entreprenøren eller dennes daglige leder har gennemført chaufføruddannelsens modul 1 og 2. Jf. afsnit 1.

3. Krav i forhold til academy-systemerne og mentor

NT har udviklet ét informations- og academy-system rettet mod flextrafik og ét andet system rettet mod bustrafik. Systemerne har til formål at styrke både chaufførernes og det administrative personales viden og kompetencer samt styrke den interne kommunikation mellem NT, entreprenører og chauffører. Systemerne er web- og appbaseret og fungerer som en faglig og social platform. Systemerne er et informations- og læringsmedie, der samler al nyttig viden om hhv. flextrafik og bustrafik. Brugere kan teste sin viden, tilegne sig ny viden og læring, være opdateret og komme i dialog med andre chauffører, anden administrativ personale og NT omkring faglige spørgsmål.

NT stiller systemet til rådighed og er ansvarlig for udvikling og opdatering af al faglig viden og indhold på portalen – ligesom NT vil stå til rådighed for undervisning i brugen af portalen

Entreprenøren skal udpege en eller flere personer, som kan varetage opgaven som mentor på academy-systemerne. Mentoren får rettigheder og adgang til egne brugers profiler ift. at kunne redigere og vedligeholde. Mentor kan også trække rapporter over egne brugers aktivitetsniveau. Mentor skal i gennemsnit bruge mindst 20 minutter pr. uge pr. system (excl. ferie, sygdom) til nyhedslæsning, ajourføring af ny viden, vedligeholdelse og administration af egne brugere samt være med til at sikre besvare spørgsmål og sikre god takt og tone på systemet.

Mentor skal herudover holde sig ajourført med nye funktioner på systemet ved at deltage i årlige intro- og erfamøder vedr. academy-systemet, arrangeret af NT.

Entreprenøren (mentor) er ansvarlig for:

- brugeradministrationen på portalerne. Det vil sige at sørge for, at alle chauffører er oprettet som bruger på den respektive portal, at chaufførerne har en opdateret brugerprofil og sørge for vedligeholdelse af chaufførens oplysninger, herunder sletning, deaktivering og/eller flytning til andre entreprenører
- at sikre, at chaufførerne har elektronisk adgang til NT's academy-system - fx via PC-, tablet- eller smartphone
- løbende at følge op på egne chaufførs anvendelses- og aktivitetsniveau på academy-systemet
- ugentligt at svare på spørgsmål fra egne chauffører på academy-systemet
- sikre, at egne brugere overholder god takt og tone på systemet
- at yde support til egne chauffører
- ved efterspørgsel fra NT at dokumentere fx via udskrifter fra systemet at ovenfor nævnte krav er opfyldt

4. Krav om kontaktperson om uddannelse

NT kræver, at entreprenøren udpeger en person, der er NT's kontaktperson i alle spørgsmål vedr. uddannelse og kompetenceudvikling. Kontaktpersonen forventes at deltage i kvartalsvise dialogmøder vedr. bl.a. tilrettelæggelse og koordinering af kursustilbud og forløb.

5. Dokumentation via egenkontrol

Entreprenøren forpligtes til at dokumentere via egenkontrol, at de lever op til ovenstående krav i forhold til uddannelse og academy-systemet. Det kan være via beviser, opgørelser og rapporter. Entreprenøren skal selv løbende trække rapporter fra academy-systemet og sikre, at egne mentorer opfylder ovenstående krav. Dokumentationen skal ved forespørgsel fremsendes til NT.

6. Betaling og refusion

Entreprenøren skal afholde alle udgifter, der er forbundet ved uddannelse samt administration og brug af academy-systemerne.



Det tilstræbes, at uddannelserne gennemføres i AMU-regi, således der kan søges om VEU-godtgørelse (løntabsgodtgørelse) og befordringstilskud i henhold til de gældende AMU-regler. Oplysninger om VEU-godtgørelse findes på Undervisningsministeriets hjemmeside, "Uddannelsesguiden":

<https://www.ug.dk/uddannelser/artikleromuddannelser/oekonomi/veu-godtgoerelse>

NT giver desuden refusion af kursusudgifter i forbindelse med suppleringsforløb, del 3 og 4 efter gældende model:

- Hvis del 3 og del 4 gennemføres og består i perioden 1.7.2021 til 30.6.2022 gives 100 % refusion af samlede kursusudgifter
- Hvis del 3 og del 4 gennemføres og består i perioden 1.7.2022 til 31.6.2022 gives 80 % refusion af de samlede kursusudgifter

For at kunne få refusion er det et krav, at entreprenøren eller den daglige leder (dvs. kursisten) er berettiget til VEU-godtgørelse. Refusion sker ved at sende en faktura til NT med tydelig angivelse af de kursusudgifter, der er forbundet ved gennemførelse af suppleringsforløb, del 3 og del 4. Refusion gælder deltagerbetaling, kursusforplejning og gebyr for DISC-analyse. Refusion gælder ikke logi og kørsel.

7. Dispensation

Der vil kunne dispenseres fra kravene (fx ved manglende kursusudbud) under forudsætning af, at det manglende uddannelsesniveau og øvrige krav opfyldes så hurtigt som muligt. Der skal i sådanne tilfælde anmodes herom skriftligt til NT.

8. Økonomiske sanktioner

NT kan foretage økonomiske sanktioner (bod), hvis det konstateres, at ovenfor nævnte krav ikke er opfyldt, jf. §31.

Bilag 14 – Arbejdsklausul – løn- og ansættelsesvilkår

Arbejdsklausul vedrørende sikring af arbejdstagerrettigheder i forbindelse med arbejde udført for Nordjyllands Trafikselskab

1. Forpligtelsen

Entreprenøren forpligter sig til at sikre at de ansatte som entreprenøren og eventuelle underentreprenører beskæftiger i Danmark med henblik på opgavens udførelse, har løn (herunder særlige ydelser), arbejdstid og andre arbejdsvilkår der ikke er mindre gunstige end dem der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. Beskæftigelsesministeriets cirkulære om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter.

Entreprenøren og eventuelle underentreprenører skal sikre at de ansatte får oplysninger om de vilkår der følger af arbejdsklausulen.

1.1. Krav til medarbejderens ansættelsesforhold og identifikation

Alle medarbejdere skal inden en måned efter arbejdets påbegyndelse have modtaget et ansættelsesbevis samt orienteres af entreprenøren om gældende løn- og arbejdsvilkår. Entreprenøren er endvidere ansvarlig for at der kun anvendes medarbejdere med gyldig opholds- og arbejdstilladelse. Medarbejdere skal på forlangende kunne dokumentere deres identitet ved fremvisning af billedlegitimation.

1.2 Krav til godkendelse af underentreprenører samt krav til skiltning

NT kan konkret stille krav til at entreprenøren skilter med hvilke virksomheder der udfører arbejde for NT.

1.3. Krav om registrering af udenlandske tjenesteydere

Entreprenøren er forpligtet til at sikre at såfremt entreprenøren eller dennes underentreprenører har anmeldelsespligt til RUT-registret, overholder de deres forpligtelse og på eget initiativ sender en kvittering for anmeldelsen til NT straks efter anmeldelsen.

2. Dokumentation for overholdelse af forpligtelsen

Der skelnes i nærværende arbejdsklausul mellem krav til dokumentation og krav til redegørelse.

Ved beregning af frister betegnes arbejdsdag som mandag til fredag, bortset fra helligdage, grundlovsdag, juleaftensdag og nytårsaftensdag.

2.1. Dokumentation

Entreprenøren har bevisbyrden for at forpligtelsen jf. klausulens afsnit 1 er overholdt, og NT kan på forlangende kræve at se dokumentation for entreprenørens og dennes underentreprenørers overholdelse heraf.



Relevant dokumentation skal som minimum omfatte lønsedler, E-indkomstkvittering, lønregnskaber, opholds- og arbejdstilladelser og ansættelsesbeviser samt den referenceramme entreprenøren har anvendt i forbindelse med fastsættelsen af løn- og arbejdsvilkår for de ansatte. Herudover kan NT i den konkrete sag anmode entreprenøren om at fremsende andre relevante dokumenter.

2.2. Redegørelse

Såfremt NT har en mistanke om overtrædelse, skal entreprenøren efter påkrav fremsende en fyldestgørende redegørelse vedrørende arbejdsklausulens overholdelse, jf. klausulens afsnit 1.

NT kan i den konkrete sag anmode entreprenøren om yderligere at uddybe redegørelsen såfremt redegørelsen vurderes at være mangelfuld.

2.3. Frister

Ved indhentelse af dokumentation fastsættes en passende frist for entreprenørens tilvejebringelse heraf. Særligt i forbindelse med gentagne tilfælde af arbejdsklausulens overtrædelse og ved grove overtrædelser heraf vil fristen forkortes. Såfremt dokumentation ikke fremsendes af entreprenøren inden for den angivne frist, vil NT anvende en efter forholdet passende sanktion, herunder men ikke begrænset til lukning af kørsel, dagbøder, tildeling af skriftlig advarsel eller ophævelse af kontraktforhold.

2.4. Videregivelse af dokumentation

NT kan efter en konkret vurdering videregive informationer som tjener som dokumentation for overholdelse af kravene i Arbejdsklausulen, jf. klausulens afsnit 2.1, til SKAT eller Arbejdstilsynet såfremt videregivelsen vurderes at være af væsentlig betydning for myndighedernes virksomhed. Ydermere kan NT videregive dokumentation til relevante arbejdsgiver- og/eller arbejdstagerorganisationer til faglig vurdering af entreprenørens overenskomstforhold.

NT kan efter en konkret vurdering videregive informationer som tjener som dokumentation for overholdelse af kravene i Arbejdsklausulen, jf. klausulens afsnit 2.1, til politiet såfremt der er mistanke om et begået strafbart forhold.

3. Sanktion for manglende overholdelse af forpligtelsen

Ifalder entreprenøren nedenstående sanktioner eller andre misligholdelsesbeføjelser, fritages denne ikke for pligten til at opfylde kontrakten.

Mht. opkrævning af bod refererer "arbejdsdag" nedenfor til dage, hvor der er kørsel.

3.1. Sanktioner ved entreprenørens overtrædelse af klausulens afsnit 1

Entreprenøren ifalder bod pr. overtrædelse af klausulens afsnit 1. Bod pr. påbegyndt arbejdsdag udgør 500,00 kr. pr. dag indtil overtrædelsen er bragt til ophør. Beløbet kan modregnes i entreprenørens vederlag.



3.2. Sanktioner ved entreprenørens overtrædelse af klausulens afsnit 2

Entreprenøren ifalder bod ved overtrædelse af klausulens afsnit 2. Bod pr. påbegyndt arbejdsdag efter fristens udløb, jf. klausulens afsnit 2.3., udgør 1.000,00 kr. pr. dag indtil entreprenøren har imødekommet NT's påkrav. Beløbet kan modregnes i entreprenørens vederlag.

3.3. Sanktion ved væsentlige overtrædelser af Arbejdsklausulen

Entreprenørens eller dennes underentreprenørers væsentlige overtrædelser af arbejdsklausulen vil altid berettige NT til at ophæve kontrakten helt eller delvist. Ved væsentlig misligholdelse forstås fx grove eller gentagne overtrædelser af arbejdsklausulen, jf. klausulens afsnit 1 og 2.

4. Kontrolforanstaltninger

NT eller dennes stedfortræder, herunder eksterne konsulenter eller parter mv., vil i kontraktens løbetid løbende kunne gennemføre forskellige kontrolforanstaltninger, eksempelvis foretage anmeldte og uanmeldte kontrolbesøg hos entreprenøren samt i busser for at sikre overholdelse af arbejdsklausulen.

Entreprenøren skal sikre at der ligeledes er en adgang for NT til at gennemføre kontrolforanstaltninger hos eventuelle underentreprenører.