

Udbudskøreplanen er et udtryk for det stade, arbejdet har på udbudstidspunktet. Udbudskøreplanen er lavet på baggrund af Svendborg Kommunes ønsker.

Der gennemføres løbende opfølgning på køretider og fremkommelighed, og det må derfor imødeses, at der vil komme ændringer fra tidspunktet for kontraktindgåelse, og frem til de endelige produktionsdata skal tages i anvendelse.

Beskrivelse af de aktuelle ruter kan læses her <http://www.fynbus.dk/find-din-rejse/kommune,479>

Figuren herunder viser det aktuelle rutenet for lokalkørslen i Svendborg Kommune:



Ruter og varianter

De enkelte ruter kan bestå af flere rutevarianter med forskelligt ruteforløb.

Kørselsopgavens tidselementer

Beregning af udbudskøreplanens forskellige tidselementer er foretaget som angivet i kravspecifikationen.

Køretider

Køretiderne er tilpasset til fremkommelighed og passagemængde. Det vil sige, at køretiderne varierer i takt med efterspørgslen og trafikens puls. Denne løsning er informationsmæssigt lidt vanskelig for kunderne, men er valgt af arbejdsmiljømæssige hensyn overfor chaufførerne og for at tilvejebringe den bedst mulige præcision.

Køretiderne justeres løbende i forbindelse med de tilbagevendende køreplansskift. Opfølgning på køretiderne i den aktuelle køreplan sker løbende på baggrund af entreprenørens indberetninger og kundereaktioner. De danner sammen med øvrig indsamlet statistik grundlaget for FynBus' udarbejdelse af køretider til den kommende køreplan.

Tillægstid opstår af ophold, der bruges til at udligne køreplanen, så modularitet eller tilpasning til f.eks. ringetider på skoler eller anden kollektiv trafik kan opnås. Der medregnes op til 15 min. i tillægstiden. Hvis opholdet i afregningsvognløbet overstiger 60 min. medregnes ingen tillægstid.

Tillægstiden tager også højde for, at der afhængigt af det trafikmønster, den enkelte bus kan forsinkes af, er mulighed for rettidig afgang fra endestationen/terminalen på næste tur.

Afregningen opgøres i afregningstimer.

I forbindelse med opgørelser af tillægstidsfaktoren (K1) og den døgnfordelte tid (K2) samt f.eks. grønne regnskaber afregnes også i afregningstimer.

Ofte vil afregningstid og køreplantid være ens, men i kontraktperioden kan der opstå forhold, der medfører, at der opstår afregningstimer.

Køreplantiden opgøres i køreplantimer og er den tid, bussen ifølge køreplanen stilles til rådighed for kunderne. Det vil sige, at køreplantiden er summen af køretiderne på alle turene plus terminaltid i turen.

I forbindelse med beskrivelser af servicen anvendes køreplantid i køreplantimer.

Dokumentation af produktionen

Produktionen er dokumenteret i regnearket K1 og K2, som er det stade, køreplanen har nået i processen.

Regnearkene består af følgende faneblade:

Dokumentation, der beskriver de enkelte kolonner, og hvordan udregningerne er foretaget, ses på følgende faneblade:

- A_VO_År_Sum_K1_K2, der beskriver facit
- A_VO_Komp_Afr_Vlb_år, der viser afregningsvognløbene i komprimeret form i de dage, den enkelte variant kører
- A_VO_Eks_Afr_Vlb, der viser afregningsvognløbene i ekspanderet form
- Turoversigt, der viser de enkelte ture
- Prod_kalender, der viser produktionen på den enkelte dato
- Busoversigt, hvor det fremgår hvilke busser, der pt er planlagt til de enkelte vognløb

EU-ruter

Entreprenøren skal selv vurdere, om der er ruter, der er omfattet af EU's regler for køre- og hviletid.

Tomkørsel

Garagature defineres som ture uden passagerer mellem entreprenørens stationeringssted og start eller slut på et vognløb.

Tomkørsler er ture, som FynBus indlægger i vognløbet, hvis en tur slutter et sted, og den efterfølgende starter et andet.

I det efterfølgende er både tomkørsler og garagature defineret som tomkørsel.

Tomkørslen indgår aldrig i køreplantiden, og entreprenøren skal derfor indregne tomkørsel i satsen for de timeafhængige udgifter.

Da FynBus i kontraktperioden kan ændre kørselens sammensætning og omfang, kan omfanget af tomkørsel ændre sig i forhold til køreplantimerne. Derfor er der etableret nedenstående kompensations- og reguleringsmekanisme.

Entreprenøren skal ved kontraktunderskrivelse redegøre for, hvilke stationeringssteder, der er udgangspunktet for tilbuddet.

Herefter beregner entreprenøren for en normaluge (dokumenteret i fanebladet A_VO_Eks_Afr_Vlb) antal minutter og antal kilometer pr. tomkørselstur og i alt. Samtidig angiver entreprenøren køreplantiden for en normaluge.

Ud fra dette kan der beregnes en tomkørselsprocent:

$$\text{Tomkørselsprocent} = \text{Tomkørselstimer} / \text{Køreplantimer}$$

Entreprenøren udfylder skema med tomkørselsprocenten XX og vedlægger dokumentation i Excel ark.

En regulering i forbindelse med ny køreplan (ny K1 og K2 beregning) foretages på følgende måde:

1. Entreprenør sender senest 3 uger efter FynBus har fremsendt K1 og K2 beregning en genberegning af tomkørselsomfanget
2. Entreprenør udregner faktisk tomkørsel fratrasket tomkørsel i tilbud* = Regulering (T)
*Tomkørslen fra tilbuddet justeres for ændringer i driftsomfanget inden reguleringen:
Justeret tomkørsel=Tomkørselsprocenten i tilbuddet X Aktuelt køreplantimetotal
3. Reguleringen foretages i den månedlige afregning med følgende beløb:
Indeksreguleret køreplantimepris x regulering (T)

Regulering finder kun sted, hvis den ugentlige forskel er + / - 1 time.

Første regulering finder sted ved kontraktstart.

Ændrer entreprenør stationeringssted, eller ændrer FynBus udgangspunkt for kørslen, genforhandles kontraktudgangspunktet for tomkørslen, idet tomkørsel genberegnes i forhold til nyt stationeringssted.