



A-KONTRAKT OM BUSKØRSEL

INDHOLD

1	Generelt	2
2	Køreplanlægning mv.	4
3	Kørselsomfang	4
4	Kørslens udførelse, kundebetjening, busterminaler mv.	5
5	Kvalitetsstyring mv.	8
6	Takst, kontrol, tælling og IT-udstyr	8
7	Reklamer	9
8	Kørselsmateriellet	10
9	Betalingsmodellen	12
10	Afregning mv.	13
11	Ikrafttræden, opsigelse, misligholdelse	14
12	Bonus og modregninger i betalingen	16
13	Voldgift	18
14	Underskrifter	18
Bilag 1	Køreplanssamarbejdet	19
Bilag 2	Opsætning af køreplantavler	20
Bilag 3	Opgørelse og regulering af køreplantid	21
Bilag 4A	Kvalitetsstyring, bonus, arbejdsmiljø, miljøforhold mv.	24
Bilag 4B	Krav til chaufføruddannelse	32
Bilag 5	Kørselsindberetning	37
Bilag 6	Krav og ønsker til busmateriellet mv.	41
	Oversigt over krav til busser	42
	6.2 Forskrifter vedr. bussers indretning og udstyr	43
	6.3 Miljø	56
	6.4 Design, information og reklame	60
	6.5 IT-udstyr/-anvendelse	63
	6.6 Busser til overtagelse, der er monteret med info-skærme	82
Bilag 7	Oversigt over kørselsmateriellet	83
Bilag 8	Regulering for pris- og lønudvikling (§ 21)	84
Bilag 9	Afgivelse af oplysninger om personaleforhold mv. ved kontraktudløb	85
Bilag 10	Busovertagelse	88
	10.1 Prisfastsættelse og procedure ved busovertagelse	88
	10.2 Retningslinjer for syn og skøn	92
	10.3 Skema for syn og skøn	94
	10.4 Busrapport	96
	10.5 Købekontrakt	97
Bilag 11	Arbejdsklausul - løn og ansættelsesvilkår	101



A-KONTRAKT OM BUSKØRSEL

.....
(i det følgende kaldet entreprenøren) og

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

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

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, med mindre 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 af kapitalen, er NT berettiget til at opsige 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. § 31, stk. 3.

Stk. 6. Entreprenøren udpeger en kontaktperson, der med bindende virkning for entreprenøren kan indgå alle aftaler vedrørende den løbende opfyldelse af kontrakten. Der skal opgives en person med bopæl eller hjemsted i Danmark, der kan foretage økonomisk bindende dispositioner på



entreprenørens vegne. Kontaktpersonen skal kunne skrive og tale dansk, da al kommunikation med NT skal foregå på dansk.

Stk. 7. Entreprenøren skal 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 overfor 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 100.000 kr. pr. driftsbus. Garantien skal stilles gennem anerkendt pengeinstitut eller kaufionsforsikringsselskab, 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. Garantien fremgår af bilag A til udbudsvilkårene.

§ 2. 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, jf. buslovens § 18, stk. 3.

Stk. 3. Entreprenøren er forpligtet til at overholde den arbejdsklausul, der er gældende for NT's entreprenører som udfører bustrafik. Kravene i arbejdsklausulen er præciseret i bilag 11.

Stk. 4. For så vidt angår det personale, som entreprenøren overtager fra den afgående kontrakthaver, er entreprenøren stillet som erhverver af en virksomhed i virksomhedsoverdragelseslovens forstand, uanset om betingelserne for, at der er sket en virksomhedsoverdragelse i lovens forstand er opfyldt. Det betyder, at reglerne i Lov nr. 710 af 20. august 2002 om "Lønmodtagernes retsstilling ved virksomhedsoverdragelse og EU-overførselsdirektivet" skal overholdes. Dette indebærer, at kontrakthaveren umiddelbart indtræder i de pligter, som påhvilede tidligere busselskaber i henhold til (1) kollektiv overenskomst og aftale, (2) bestemmelser om løn- og personaleforhold, der er fastsat eller godkendt af offentlig myndighed, eller (3) individuel aftale om løn- og arbejdsforhold, jf. lovens § 2, stk. 1.

Entreprenøren erklærer, at han er indforstået med, at det overtagne personale kan påberåbe sig denne bestemmelse direkte overfor ham.

De nødvendige oplysninger vedr. det personale, der skal overtages, er angivet under den enkelte pakkebeskrivelse. Oplysningerne er givet af det afgående busselskab og oplyses uden ansvar for NT. Der vil således alene blive foretaget en regulering af prisen som følge af mangler eller fejl i oplysningerne, hvis entreprenøren kan godtgøre, at dette har en væsentlig økonomisk betydning for kontrakten, og i givet fald kun i perioden, indtil de pågældende aftaler m.v. vil kunne opsiges med sædvanligt varsel.



2. KØREPLANLÆGNING M.V.

§ 3. 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. Se bilag 1. Entreprenøren skal deltage aktivt i dette samarbejde og via prøvekursler 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 et køreplanår, vil kunne blive iværksat med ned til én uges varsel.

Stk. 4. Opsætning af køreplantavler sker efter aftale og uden ekstra betaling. Opgavens omfang er beskrevet i bilag 2.

3. KØRSELSOMFANG

§ 4. 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. Antallet af køreplantimer kan i kontraktperioden af NT ændres med op til 20 % ift. antallet af køreplantimer i udbuddet i både op- og nedadgående retning med bibeholdelse af de kontraktlige enhedspriser.

Stk. 2. Ved nedskæringer i kørselsomfanget på mere end 20 %, betaler NT en godtgørelse til entreprenøren. Godtgørelsen beregnes efter følgende regler:

- 60 % af timebetalingen efter § 19, stk. 3, for det antal køreplantimer, der overstiger nedskæringen på 20 %.
- 50 % af den faste betaling (§ 19, stk. 4) for de busser, der bliver overtallige, fordi nedskæringen overstiger 20 %.

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

Stk. 3. Entreprenøren kan uanset godtgørelse vælge at opsige kontrakten til næstfølgende køreplansskifte efter nedskæringen på mere end 20 %. Godtgørelsen beregnes i så faldt kun frem til kontraktophør, såfremt restperioden er under et år.



Stk. 4 Hvis antallet af driftsbusser reduceres med et omfang svarende til det samlede antal busser i aftalen, vil entreprenøren have krav på erstatning i form af positiv opfyldelsesinteresse. Entreprenøren kan ikke rejse yderligere krav.

4. KØRSLENS UDFØRELSE, KUNDEBETJENING, BUSTERMINALER MV.

§ 5. Entreprenøren er ansvarlig for kørslens 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 kørslens gennemførelse, jf. dog stk. 1.

Stk. 3. Entreprenøren er forpligtet til hurtigst muligt at underrette NT om indstilling henholdsvis genoptagelse af kørslen samt i øvrigt indberette enhver udgået tur og kørsel, der forsinkes mere end 10 minutter efter nærmere anvisning fra NT.

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

Stk. 5. Entreprenøren skal sikre, at der inden for de begrænsninger, køreplanerne giver, afsættes tilstrækkelig tid til billettering og betjening af passagerer. Ved afgang fra endestation skal bussen være til stede og åben for publikum mindst det antal minutter før planmæssig afgangstid, der fremgår af kvalitetshåndbogen (5 minutter på busterminaler og 3 minutter på øvrige endestationer – X Busser dog 10 min) med mindre kort ophold efter forudgående tur eller overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelser hindrer, at der afsættes denne tid. Ved forsinket indkørsel i perron på Aalborg Busterminal, må perronen ikke forlades, før der er givet klarsignal i chaufførdisplayet. Natbusser skal ved afgang fra Aalborg Busterminal og Nytorv/Østerågade være til stede og åben for publikum 10 minutter før eller hvad køreplanen tillader.

Stk. 6. Annoncering af stoppesteder skal som udgangspunkt ske automatisk. Hvor det ikke er tilfældet, skal annoncering ske efter de retningslinjer, der løbende fastlægges af NT.

§ 6. Entreprenøren udfører kørslen i nært samarbejde med NT, NT's samarbejdspartnere og andre virksomheder, der udfører entreprenørkørsel for denne. NT skal i hele driftstiden kunne komme i kontakt med entreprenøren eller en repræsentant for denne. NT skal have mulighed for at kommunikere med entreprenøren via E-mail og Internet.

Stk. 2. 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 det lokale beredskabsstab.



Stk. 3. Ansvar for aftaler om busterminaler mv. påhviler NT. Entreprenøren har ansvaret for busanlæg, opstillingspladser og personalefaciliteter.

Stk. 4. Entreprenøren har ansvaret for, at pludseligt opståede kapacitetsproblemer på de afgang, entreprenøren udfører kørslen på, klares bedst muligt. Entreprenøren skal hurtigst muligt underrette NT om behov for eller bortfald af behov for fast ekstra- og/eller dubleringskørsel.

Stk. 5. De anvendte busser skal være rengjorte og vel vedligeholdte. Busserne skal gøres rent ind- og udvendigt mindst én gang i døgnet. Bussen skal hovedrengøres mindst én gang om året.

Stk. 6. Entreprenøren skal sørge for, at busserne ved endestationen 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 afregningsvognplanerne, forlange, at entreprenøren udfører kørsel på de linjer, som entreprenøren betjener, eller på andre linjer eller strækninger, til betalingen efter § 19, stk. 2 og 3. Kørslen skal iværksættes med ned til én uges varsel. Hvis det drejer sig om kørsel, der strækker sig over mindst 6 måneder, foretages en korrektion efter § 20.

Stk. 8. Destinationsskiltningen skal være korrekt og indstillet i overensstemmelse med de retningslinjer, der løbende fastlægges af NT.

Stk. 9. Hvis der i entreprenørens busser er installeret IT-udstyr i henhold til § 12, stk. 2, 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 vognløbsdata indberettes/inddateres, 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. 10. Ekstra- og dubleringskørsel, der ikke kan indpasses i afregningsvognløbene, betales efter dubleringsaftale (ikke-kontraktbusser), jfr. udbudsvilkårenes bilag D.

§ 7. Entreprenøren er ansvarlig for, at billettering sker korrekt. Chaufførerne skal have rådighed over det nødvendige billetteringsudstyr og til enhver tid have en tilstrækkelig beholdning af billetruller m.v. Entreprenøren skal sørge for, at chaufførerne har et grundigt kendskab til NT's takstsystem, således at billetteringen gennemføres korrekt og effektivt. Chaufførerne skal endvidere 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.



Stk. 2. Chaufførerne, andet personale og entreprenøren skal yde en korrekt betjening af kunderne. NT præciserer eventuelle krav om hjælp til handicappede.

Stk. 3. Chaufførerne skal senest 12 uger efter ansættelse være iført uniform. Chaufførerne skal i øvrigt være velsoignerede og præsentable.

Stk. 4. 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 4B. Entreprenøren er forpligtet til at indgå i det løbende samarbejde om chaufføruddannelse, der her beskrevet i bilag 4B. Entreprenøren skal endvidere sørge for en passende efteruddannelse af det øvrige personale, herunder driftsledelsen. Entreprenøren skal afrapportere om uddannelsesforløbet for samtlige medarbejdere.

Stk. 5. Entreprenøren og dennes personale skal deltage i normale instruktionsmøder om takst- og billetteringssystem, chaufførkurser o. lign., der arrangeres af NT. Chaufførerne skal normalt højst deltage i ét møde pr. år. Udgifter hertil dækkes af entreprenøren.

Stk. 6. På afgang, hvor NT har behov for at chauffør åbner og lukker ventesale på rutebilstationer, skal chaufførerne udføre denne funktion.

Stk. 7. Chaufføren og andet personale er omfattet af reglerne om posthemmelighed i lov om postvirksomhed. Tavshedspligten er vedvarende, således også efter ophør af ansættelse.

Stk. 8. NT kan kræve, at entreprenøren udnytter sine muligheder for at frigøre sig fra en chauffør, hvis denne gentagne gange har givet anledning til berettigede kunde-henvendelser, eller på anden vis har udvist grov uansvarlig opførsel overfor kunder eller samarbejdspartnere. På ruter, hvor der beføres post og tømmer postkasser for postvæsenet, skal chaufførerne udføre de nødvendige arbejdsfunktioner i forbindelse hermed. På afgang, hvor NT har behov for at chauffør åbner og lukker ventesale på rutebilstationer, skal chaufførerne udføre denne funktion.

Stk. 7. Chaufføren og andet personale er omfattet af reglerne om posthemmelighed i lov om postvirksomhed. Tavshedspligten er vedvarende, således også efter ophør af ansættelse.

Stk. 8. NT kan kræve, at entreprenøren udnytter sine muligheder for at frigøre sig fra en chauffør, hvis denne gentagne gange har givet anledning til berettigede klager.

Stk. 9. Entreprenøren har pligt til at sikre sig at personer der har været straffet for forbrydelser mod børn og unge, ikke benyttes som chauffør på den af 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. 10. 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.



Stk. 11. Entreprenøren har ansvaret for at sikre, at alle busser (el. chauffører) udstyres med tablets, som kan tilgå internettet.

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 4A.

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. § 24, stk. 2, og på de skemaer, der fremgår af bilag 5.

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 de anvendte busser. En sådan kontrol fritager ikke entreprenøren for ansvaret for, at busserne 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 4A. og bilag 6.3.

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 4A, og skal fremsende dokumentation til NT vedr. chaufførernes grund- og efteruddannelse (jfr. § 7 stk. 4) samt status vedr. miljøsyn af busser (jfr. § 15 stk. 12). 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. § 15 stk. 10.

6. TAKST, KONTROL, TÆLLING, IT-UDSTYR MV.

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



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

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

Stk. 2. Entreprenøren er forpligtet til at udføre den løbende aflæsning af evt. fotoceller efter nærmere aftale med NT. NT kan kræve, at fotoceller i alle busser aflæses ugentligt.

§ 12. NT har ret til at installere billetteringsudstyr, herunder rejsekortudstyr, busradio, tælleudstyr og udstyr til kommunikation mellem bussen og gadesignalanlæg og andet lignende udstyr i entreprenørens busser. Den daglige service og vedligeholdelse af udstyret varetages af entreprenøren. Reservedele hertil leveres af NT. Øvrig vedligeholdelse forestås og betales af NT. Entreprenøren skal gennemføre egenkontrol vedr. IT- og billetteringsudstyr samt straks sende meddelelse til NT, hvis udstyret ikke fungerer tilfredsstillende. Jf. bilag 6,5 IT-udstyr/-anvendelse.

Stk. 2. NT har ret til at installere IT-udstyr, eksempelvis computer, net-udstyr, positioneringsudstyr, dataopsamlings-udstyr i busserne. Udstyret leveres og betales af NT, som også betaler udgifterne til installation første gang udstyret installeres. Ønsker entreprenøren at skifte bus, udenfor den aftalte busudskiftningsplan, afholder entreprenøren udgifterne til demontering og geninstallation af udstyr i bussen. I busser hvor der stilles krav om inforskærme, dækkes omkostninger til installation, drift og vedligehold af entreprenøren. Udgifter til overflytning af udstyr i forbindelse med busudskiftning eller omflytning afholdes af entreprenøren. Den daglige service af udstyret varetages af entreprenøren. Entreprenøren skal straks meddele NT, hvis udstyret ikke fungerer tilfredsstillende. Ved reparation af udstyret afholdes udgiften af NT med mindre reparationen skyldes medarbejdernes u hensigtsmæssige brug af udstyret, hærværk, tyveri, brand mv. Jf. bilag 6.5 IT-udstyr/-anvendelse.

Stk. 3. 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. 4. 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. REKLAMER

§ 13. NT har ret til at disponere over plads til information og reklame, som angivet i bilag 6. Herudover disponerer entreprenøren selv, med de begrænsninger der er anført i bilag 6.4 – Design, information og reklame, over ind- og udvendig reklameplads på de busser, der er omfattet af kontrakten, og modtager selv indtægterne fra anvendelsen heraf. Reklamerne skal overholde dansk/international reklamekodeks.



Stk. 2. Entreprenøren sørger uden beregning for opsætning af NT's hængeskilte, "streamers" og udvendige reklamer.

Stk. 3. NT kan vælge at foliere busserne helt eller delvist til reklameformål eller generelle almengyldige formål i kontraktperioden. Montering og afmontering af folie foretages af en NT godkendt ekstern leverandør.

Stk. 4. NT skal sende meddelelse om anvendelse af udvendig reklameplads senest 4 uger inden opsætning.

Stk. 4. Informationsmateriale, udleveret af NT, skal placeres i busserne og udleveres til kunderne i overensstemmelse med de retningslinjer, der løbende fastlægges af NT. Det er entreprenørens ansvar at rekvirere yderligere materiale hos NT, hvis noget af materialet slipper op. Informationsmaterialet, der ikke er udarbejdet af NT, må ikke udleveres i busserne uden godkendelse af NT.

8. KØRSELSMATERIELLET

§ 14. I bilag 7 til kontrakten angives kørselsmateriellet ved kontraktens indgåelse, herunder hvilken min. siddepladskapacitet, der skal stilles til rådighed.

.

Stk. 2. Antallet af driftsbusser reguleres i overensstemmelse med behovet ved ændringer i entreprenørens kørsel, der indebærer, at kørslen kan udføres med færre eller nødvendiggør indsættelsen af flere busser.

§ 15. Driftsbusser skal opfylde busforskrifter udarbejdet af Trafikselskaberne i Danmark. Undtaget herfor er de busser, der er overtaget fra hidtidig entreprenør, samt busser, der tidligere har kørt i kontrakt for NT. Sidstnævnte skal opfylde de forskrifter, der var gældende, da de blev indsat i kontraktkørsel for NT, dog skal de være malet i NT's farver. De gældende busforskrifter fremgår af bilag 6.2 Forskrifter vedr. bussers indretning og udstyr. Forskrifterne kan fraviges, hvor det er hensigtsmæssigt af økonomiske eller betjeningsmæssige grunde. Afvigelser fra forskrifterne skal aftales konkret med NT, og det er NT, der afgør, om afvigelser kan accepteres.

Stk. 2. Driftsbusser skal opfylde de krav til bustype og -størrelse samt eventuelle særlige krav, der er angivet i udbudsmaterialet. Nye busser skal være forberedt til installation af IT-udstyr, jf. bilag 6. Ændres Trafikselskaberne i Danmarks busforskrifter i kontraktperioden betyder det, at nyanskaffede busser skal følge den nye standard. Ændringer i standarden vil blive meddelt. Entreprenøren kan kræve forhandling, hvis ændringerne påvirker købsprisen af bussen i væsentlig grad. Nye busforskrifter meddeles entreprenøren skriftligt.

Stk. 3. Reservebusser skal opfylde busforskrifterne på linje med driftsbusser, jf. stk. 1, dog kan mindre betydende afvigelser accepteres. Afvigelser skal godkendes af NT. Anvendelse af reservebusser af afvigende type og størrelse skal ligeledes godkendes af NT. Entreprenører med



over 6 driftsbusser skal have mindst 1 reservebus pr. påbegyndt 8 driftsbusser malet i NT's farver, jf. bilag 6. Bemærk, at der er særlige krav til reservebusser ved X Bus kørsel, se bilag 6.

Stk. 4. Driftsbusser og reservebusser kan uden for de tidsrum, hvor der udføres kørsel for NT frit anvendes til anden kørsel, når NT's bomærke overdækkes.

Stk. 5. Entreprenøren har ansvaret for, at driftsbusser og reservebusser er forsynet med de nødvendige destinationsnavne for at kunne udføre kørslen. Omkostningerne ved ændring af navne i forbindelse med rute- eller kørselsomlægninger afholdes af entreprenøren.

Stk. 6. Hvis lovgivningen medfører ændrede regler for beregning af vægt og ståpladser, kan NT forlange, at entreprenøren omregistrerer busserne. Det sker uden ændring af betalingen efter § 22, stk. 1.

Stk. 7. NT kan mod betaling af de hermed forbundne omkostninger kræve, at allerede anskaffede busser ændres i overensstemmelse med forskrifterne i bilag 6.2, eller forsynes med ekstraudstyr. Destinationsskilte betales af entreprenøren jf. stk. 5.

Stk. 8. NT kan mod betaling af de hermed forbundne omkostninger stille krav om udskiftning af en bus til en anden type eller en anden størrelse. Ændringen i betalingen fastsættes ved forhandling.

Stk. 9. Senest samtidig med anskaffelsen af en driftsbus sender entreprenøren et bus-oplysningsskema til NT. Entreprenøren er i forbindelse med anskaffelse af ny (fabriks- ny eller brugt) driftsbus ligeledes forpligtet til at indsende ajourført oversigt over kørselsmateriellet til NT jfr. bilag 7.

Stk. 10. 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, jfr. bilag 7.

Stk. 11. Til kørslen skal anvendes miljøvenligt dieselbrændstof, jf. bilag 6.3 Miljø.

Stk. 12. NT forbeholder sig ret til at skifte til en mere miljøvenlig brændstofteknologi i kontraktperioden. Entreprenøren vil i få fald blive kompenseret for de dokumenterede merudgifter.

Stk. 13. Før en driftsbus indsættes, kan NT kræve, at en ekstern part skal godkende, at bussen lever op til Trafikselskaberne i Danmarks busforskrifter, jf. bilag 6. 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. Drifts- og reservebusser skal opfylde de krav vedr. emissioner, der fremgår af bilag 6.3 Miljø. Entreprenøren er forpligtet til i hele kontraktperioden at foretage årlige miljøsyn på busserne efter de retningslinjer, der er angivet i bilag 6.3. Miljø.

Stk. 14. NT kan kræve, at entreprenøren skal dokumentere, at bussernes støjniveau ikke overstiger kravene i bilag 6.3 Miljø.



§ 16. Udskiftning af driftsbusser skal foretages efter den af entreprenøren udarbejdede udskiftningsplan. NT's bomærke skal fjernes ved salg af busser, hvis de skal anvendes til andet formål end kørsel for NT.

Stk. 2. Anvendelse af drifts- og reservebusser over 12 år forudsætter en aftale med NT.

Stk. 3. Entreprenøren kan frit udskifte en driftsbus, hvis den indsatte bus er af samme type, standard og størrelse, og gennemsnitsalderen af busparken dermed ikke forøges.

9. BETALINGSMODELLEN

§ 17. Alle indtægter, jf. dog § 13, ved kontraktkørslen tilfalder NT. Det gælder også indtægter ved posttransport samt postkassetømning.

§ 18. Antallet af køreplantimer beregnes efter reglerne i bilag 3.

§ 19. Der ydes betaling for kørslen pr. udført køreplantime og pr. indsat driftsbus.

Stk. 2. Til dækning af chaufføromkostninger betales kr. pr. køreplantime.

Stk. 3. Til dækning af øvrige timeafhængige omkostninger betales kr. pr. køreplantime.

Stk. 4. Til dækning af busafhængige omkostninger betales kr. pr. måned pr. indsat driftsbus.

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

Stk. 6. Hvis chauffører udfører tællinger på en rute mere end 10 dage om året, betales 8 kr. pr. køreplantime for de overskydende dage. Entreprenøren skal selv indberette denne tælling.

Stk. 7. Hvis planmæssig kørsel ikke gennemføres bortfalder betalingen efter § 19, 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. 8. Uagtet det i stk. 7 anførte bortfalder betaling efter § 19 fuldt ud ved driftsafbrydelser på grund af arbejdskonflikt, blokade eller lignende. Dette gælder, uanset om ovennævnte forhold rammer entreprenøren direkte eller andre, der medvirker til entreprenørens opfyldelse af kontrakten. Hvis kun en del af kørslen er indstillet, betales den tilbageværende kørsel som en forholdsmæssig andel



af den samlede betaling. Andelen opgøres på grundlag af det udførte antal køreplantimer i forhold til det samlede antal køreplantimer.

Stk. 9. Hvis indsættelsen af nye busser forsinkes i forhold til de tidspunkter, der fremgår af busudskiftningsplanen, reduceres betalingen efter § 19, stk. 4 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 § 19, stk. 4.

Stk. 4. I forbindelse med kontraktstart- og afslutning betales efter § 19, stk. 4, jf. det antal dage der køres den pågældende måned.

§ 20. Ved kontraktens indgåelse og ved køreplansskifte reguleres betalingen efter § 19, stk. 2, for et eventuelt ændret tidsforbrug til pauser, og for en eventuelt ændret fordeling af kørslen på døgnet timer og hverdage/søndage, jf. bilag 3.

Stk. 2. Regulering af betalingen efter § 19, stk. 4, ved ændring af antallet af driftsbusser sker fra og med indsættelsestidspunktet.

§ 21. Betaling efter § 19, stk. 2-4, reguleres hver måned efter et indeks udarbejdet af Trafikselskaberne i Danmark, hvis nuværende sammensætning fremgår af bilag 8. Trafikselskaberne i Danmark kan i samarbejde med de forhandlingsberettigede organisationer ændre indekset, hvis forudsætningerne ændres.

§ 22. Betalingen efter § 19, 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 § 19, stk. 3-4, fra og med indsættelsestidspunktet efter udskiftningen med 0,75 % pr. afregningsplads, som gennemsnitsstørrelsen ændrer sig.

Stk. 2. En siddeplads regnes som én afregningsplads, en ståplads som en halv afregningsplads.

§ 23. 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 § 21.

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

10. AFREGNING MV.

§ 24. Entreprenøren skal efter retningslinjer fastsat af NT føre særligt indtægtsregnskab for kontraktkørsel jf. bilag 5. 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 § 26, stk. 1 med samme antal bankdage.

§ 25. (Udgået)

§ 26. 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 acontoafregningen 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 mv., lov nr. 638 af 21. december 1977 med senere ændringer.

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.

11. IKRAFTTRÆDEN, OPSIGELSE, MISLIGHOLDELSE

§ 27. Kørslen påbegyndes den 1. november 2017.

Stk. 2. Kontrakten gælder til køreplansskiftet i august xxxx. Kontrakten kan forlænges i op til 6 år efter aftale mellem entreprenøren og NT. En evt. kontraktforlængelse skal aftales senest 1 år før kontraktophør.

Stk. 3. Kontrakten er uopsigelig for entreprenøren i kontraktperioden, jf. dog § 31.

§ 28. 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 afdør ved døden, og hans bo behandles som gældsfragåelsesbo, gælder det samme som anført ovenfor. Hvis boet har ret til at indtræde i kontrakten i medfør af konkurslovens regler, skal boet efter forespørgsel inden for en frist på 5 arbejdsdage give meddelelse om, hvorvidt det vil indtræde.

Stk. 2. Entreprenøren er over for NT ansvarlig for dokumenterede økonomiske tab forårsaget af misligholdelse af kørselsaftalen med mindre denne misligholdelse skyldes vejrforholdene eller



andre udefra kommende begivenheder, som entreprenøren ikke kan afværge eller afhjælpe, og som har en ekstraordinær karakter (force majeure).

§ 29. 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 rimelig varsel min. 1 måned før overdragelsen.

§ 30. Kørslen forudsættes ved genudbud at være omfattet af lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse. Entreprenøren har derfor 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. Det er specificeret nærmere, hvilke oplysninger, der skal afgives, og givet procedureforslag i bilag 9.

Stk. 2. Entreprenøren må ikke efter fremsendelse af oplysninger, jf. stk. 1, indgå lokalaftaler, eller personlige aftaler med personalet, som påfører merudgifter for NT eller den entreprenør, der overtager kørslen.

Stk. 3. NT har ikke pligt til at overtage kørselsmateriellet ved udløbet af kontrakten.

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

Stk. 2. NT kan endvidere opsig kontrakten helt eller delvist med 4 ugers varsel, hvis entreprenøren gør sig skyldig i andre forhold, der giver grund til at antage, at entreprenøren ikke fremover vil udføre kørslen på forsvarlig måde.

Stk. 3. Entreprenøren kan inden to uger efter modtagelsen af en opsigelse efter stk. 2 eller efter § 1, stk. 5, indbringe opsigelsen for den i kapitel 13 nævnte voldgiftsret. Med mindre retten træffer afgørelse om det modsatte, har en sådan indbringelse opsættende virkning.

§ 32. 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.



12. BONUS OG MODREGNINGER I BETALINGER

§ 33. 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 kontrollører 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:

- Manglende overholdelse af afgang- og korrespondancetider.
- Anvendelse af reservebus, der ikke opfylder kravene, uden aftale.
- Manglende adgang til bus ved endestationsophold.
- Manglende NT-informationsmateriale i bussen.
- Manglende uniformering.
- Manglende tidsforbrug på NT's academy-system.
- Manglende annoncering af stoppesteder

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:

- Forkert eller mangelfuld destinationsskiltning.
- Uacceptabel ud- eller indvendig rengøring af bus.
- Uacceptabel vedligeholdelse af bus, herunder sikkerhedsudstyr
- Manglende certificering pr. overskredet måned pr. chauffør.
- Overskridelse af chaufførens rygeforbud
- Manglende dokumentation af gennemførte miljøsyn

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:

- 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 pålogning af Rejsekortudstyr
- Manglende pålogning af Bus-PC mv.
- Manglende aflæsning eller manglende vedligeholdelse af fotoceller
- Manglende udfyldelse af egenkontrolrapport

Entreprenøren forpligter sig, jfr. § 8, til at deltage i og udvikle det kvalitetsstyringssystem, som entreprenørerne og NT har udarbejdet via entreprenørudvalget. Heri indgår, hvornår der foretages



modregning på de ovennævnte punkter. For øvrige punkter vil der blive foretaget modregning, hvis entreprenøren ikke retter en påtalt kvalitetsbrist. NT vil også foretage modregning for kvalitetsbrist på øvrige punkter, hvis der konstateres særlige kvalitetsproblemer, og modregning i betalingen i forbindelse hermed vil blive skriftligt varslet. Kvalitetsstyringssystemet er beskrevet i bilag 4A.

Stk. 3. For evt. udgået kørsel foretages modregning, hvis graden af udført kørsel, forstået som den gennemførte procentdel af køreplantimerne, ligger under NT's minimumskrav. Minimumskravet er fastsat til 99,90 %. I så fald vil der ske modregning for al registreret udgået kørsel. 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). Desuden er udgået kørsel som følge af arbejdskonflikt, blokader eller lignende undtaget. Modregning sker med 2.000 kr. pr. udgået køreplantime og opgøres månedsvist. Modregningen i betalingen sker ud over bortfald af betaling i henhold til § 19, stk. 2 og 3.

Stk. 4. Hvis entreprenøren ikke efterlever kravene til chaufføruddannelsesindsats i bilag 4B, har NT ret til at modregne 500 kr. pr. manglende uddannelsesdag.

Stk. 5. 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. 6. NT har afsat en pulje svarende til 2,5 % af kontraktbetalingen for A-kontraktkørsel til udbetaling af bonus for god kvalitet. Kriterierne for udbetaling af bonus er fastlagt i en bonusmodel, der er udarbejdet i samarbejde med entreprenørerne, jf. bilag 4A. Bonusbetalingen lægges oven i betalingen efter § 19.

Stk. 7. Der udbetales halvårlig 1 kr. pr. køreplantime, hvis entreprenøren har certificering i henhold til arbejdsmiljølovgivningen. For entreprenører, der i kontraktperioden opnår akkrediteret certificering i henhold til arbejdsmiljølovgivningen, udbetales et engangsbeløb plus 1 kr. pr. køreplantime. Engangsbeløbet er på 50.000 kr., for virksomheder med under 25 ansatte, beskæftiget med kørsel for NT, og 100.000 kr. for virksomheder med 25 ansatte eller derover, beskæftiget med kørsel for NT. Kriterierne for udbetaling af bonus er nærmere beskrevet i bilag 4A.

Stk. 8. De nævnte beløb i stk. 2, 4 og 7 er i 2009-priser og justeres årligt med nettoprisindekset. Beløbet i stk. 3 reguleres efter § 21.

Stk. 9. 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.



13. 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.

14. UNDERSKRIFTER

Denne kontrakt er udfærdiget og underskrevet elektronisk af begge parter.



Bilag 1

Køreplansamarbejdet

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.



Bilag 2

Opsætning af køreplantavler

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	rute	Strækning	
74	74/274	Aalborg* – Dronninglund – Sæby – Frederikshavn	Tavler skiftes

* Aalborg Kommune står selv for at skifte tavler indenfor kommunegrænsen i Aalborg.

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.

3. Regulering for ændret tidsforbrug til pauser

Reguleringen har til formål at korrigere for ændringer af pauser - herunder opstarts- og afslutningstid for chauffører - i forbindelse med køreplanændringer. Entreprenøren har ved beregning af chaufførtimeforbruget i sit tilbud indregnet den tid, der medgår til sådanne pauser, ud



fra køreplanerne i udbudsmaterialet. Reguleringen beregnes derfor som en korrektionsfaktor til den angivne sats i § 19, stk. 2.

Der opgøres en tillægstid for pauser på følgende måde:

- For mellemliggende ophold op til 15 minutter medregnes hele opholdet som tillægstid. For mellemliggende ophold over 15 minutter medregnes 15 minutter som tillægstid.
- Hvis summen af køreplantid og tillægstid er mindre end 420 minutter for det enkelte vogntog, lægges der 30 minutter til tillægstiden. Hvis summen af køreplantid og tillægstid er 420 minutter eller derover, lægges der 30 minutter til tillægstiden for de første 420 minutter og yderligere 15 minutter for hver påbegyndt 420 minutter herudover.

Tillægstiden opgøres for hvert vogntog og for dage med forskellig køreplan og den daglige tillægstid ganges op med antallet af dage, tilsvarende som ved opgørelse af køreplantiden.

Herefter beregnes korrektionsfaktoren som:

$$K_1 = \frac{1 + \frac{\text{tillægstid efter køreplansskiftet}}{\text{køreplantid efter køreplansskiftet}}}{1 + \frac{\text{tillægstid i udbudsmaterialet}}{\text{køreplantid i udbudsmaterialet}}}$$

Reguleringen fremkommer ved at gange satsen i § 19, stk. 2, med K_1 .

4. Regulering for ændret dag- og døgnfordeling

Reguleringen har til formål at korrigere for ændret fordeling af chaufførarbejdstiden på tidsrum med forskellige lønsatser. Entreprenørens tilbud er baseret på den fordeling af chaufførarbejdstiden, køreplanerne i udbudsmaterialet giver og lønudgifterne i forhold hertil er indregnet. Reguleringen beregnes derfor som en korrektionsfaktor til satsen i § 19, stk. 2.

Køreplantimerne opgøres for hver af de nedenfor nævnte dagperioder. Opgørelsen sker for køreplanperioden samlet og efter den metode, der er beskrevet under pkt. 1 ovenfor. De benyttede vægte ved beregningen af den vægtede køreplantid er angivet.

Hverdage 06-18	= faktor 100
Hverdage 00-06 og 18-24 (lørdage dog 14-24)	= faktor 115
Søn- og helligdage 06-18	= faktor 150
Søn- og helligdage 00-06 og 18-24	= faktor 165



Der beregnes en vægtet køreplantid på følgende måde:

$$V = (100 \times \text{antal køreplantimer hverdage 06-18}) + (115 \times \text{antal køreplantimer hverdage 00-06/18-24}) + (150 \times \text{antal køreplantimer søn- og helligdage 06-18}) + (165 \times \text{køreplantimer søn- og helligdage 00-06/18-24})$$

Korrektionsfaktoren beregnes herefter på følgende måde:

$$K_2 = \frac{\frac{V_{\text{efter}}}{\text{Køreplantid efter}}}{\frac{V_{\text{før}}}{\text{Køreplantid før}}}$$

Reguleringen fremkommer ved at gange K_2 med satsen i pkt. 3, sidste linje.



Bilag 4A

Kvalitetsstyring, bonus, 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.

NT ønsker at honorere leveret kvalitet ud over minimumskravene og har til dette formål afsat en pulje svarende til 2,5 % af kontraktbetalingen for kørslen.

Kriterierne for udbetaling af bonus fastlægges i samarbejde med entreprenørerne via entreprenørudvalget. Kriterierne for udbetaling af bonus er fra kontraktstart fastlagt i incitamentsaftalen nedenfor, og aftalen justeres løbende med de aftaler der indgår i entreprenørudvalget.

NT's bonuspuljer er overordnet samlet i tre puljer:

- Bonuspulje vedr. Aalborg By- og Metrobusser
- Bonuspulje vedr. X Busser
- Bonuspulje vedr. regionale ruter og mindre bybussystemer

Bonus opnås, hvis entreprenøren leverer god kvalitet. NT kan omvendt, hvis entreprenøren ikke lever op til den kvalitet, der som minimum må forventes ud fra kontraktens krav, foretage modregning i betalingen, jf. § 32 stk. 1-4.

Organisering af samarbejdet mellem NT og entreprenørerne

NT lægger vægt på, at kvalitetsstyringen sker i et samarbejde med entreprenørerne. Overordnede spørgsmål vedr. kvalitetsstyringen, dvs. spørgsmål af økonomisk karakter, spørgsmål vedr. fortolkning af kontraktbestemmelser og andre principielle spørgsmål, afklares i entreprenørudvalget, der er sammensat af entreprenørrepræsentanter og repræsentanter for NT. Entreprenører, der udfører A-kontrakt kørsel for NT, er automatisk medlem af entreprenørudvalget.

Under entreprenørudvalget kan der nedsættes udvalg med repræsentanter for entreprenører, chauffører og NT, der tager sig af den mere praktiske del af samarbejdet om kvalitetsstyring, dvs. metodeudvikling, erfaringsopsamling, fastlæggelse af forretningsgange mv.

Entreprenørudvalget, der også tager sig af andre samarbejdsområder, har andre underudvalg, dels af permanent karakter, dels udvalg, der nedsættes efter behov. Chaufførrepræsentanter, der udpeges til underudvalg, skal have arbejdsfrihed til at deltage. NT refunderer entreprenørens lønudgifter for de pågældende chauffører.

Der er nedsat et samarbejdsudvalg for A-kontrakt entreprenører under NT til afklaring af indbyrdes spørgsmål mellem entreprenørerne. Entreprenøren er forpligtet til at deltage i dette udvalg og virke



for et konstruktivt samarbejde. Samarbejdsudvalget mødes normalt i forbindelse med møder i entreprenørudvalget.

2. Incitamentsaftale vedr. A-kontrakt kørsel (undt. Aalborg bybusser og X Busser)

2.1 Kunder

NT ønsker at honorere leveret kvalitet ud over minimumskravene og har til dette formål afsat en pulje svarende til 2,5 % af kontraktbetalingen for kørslen. Bonuspuljen ligger oven i kontraktbetalingen, og reguleres parallelt med kontraktbetalingen. Den præcise størrelse af bonuspuljen lægges endelig fast for året, når det endelige afregningsgrundlag foreligger.

Bonuspuljen fordeles mellem entreprenørerne på rute- eller kvalitetsenhedsniveau efter køreplantimer beregnet efter afregningsgrundlaget. Der udbetales ikke mere bonus, end der er i bonuspuljen.

Incitamentsmodellen er opbygget omkring tre fokusområder, hvor der til hvert område afsættes en andel af bonuspuljen:

<i>Fokusområder</i>	<i>Andel af bonuspuljen</i>
Kundetilfredshed	40%
Klager	20%
Brændstof	40%

Kundetilfredshed

Der vil løbende blive gennemført kundetilfredshedsundersøgelser. Undersøgelserne vil blive gennemført af et uafhængigt analysebureau. Et vægtet gennemsnit for kundernes tilfredshed beregnes på baggrund af disse resultater på rute- eller kvalitetsenhedsniveau. Servicescoren (kundetilfredshedsscoren) beregnes som ét gennemsnitstal af spørgsmålene nedenfor, som entreprenør og chauffør har helt eller delvist indflydelse på.

Spørgsmål	Vægtning
Bussens overholdelse af køreplanen	2
Chaufførens kørsel	2
Chaufførens kundeservice og fremtræden	2
Bussens indvendige vedligeholdelse	1
Bussens indvendige rengøring	1
Indeklimaet i bussen	1
Tryghed i bussen	1
Støjniveauet i bussen	1

Tilfredsheden måles på en skala fra 0 til 10, hvor 10 er udtryk for "Meget tilfreds" og 0 er udtryk for "Meget utilfreds".



For at opnå bonus skal entreprenøren opnå en bedre samlet kundetilfredshed end nulpunktet. Bonusen vil være stigende i takt med at den opnåede kundetilfredshed stiger. Skalaerne ser således ud:

Regionalruter, mindre bybussystemer mv:

Servicescore	7,80	8,00	8,20	8,40	8,60	8,80	9,00	9,20	9,40	9,60	9,80	10,00
Andel af pulje	0%	25%	50%	75%	100%	125%	150%	175%	200%	250%	300%	350%

X busser:

Servicescore	8,20	8,40	8,60	8,80	9,00	9,20	9,40	9,60	9,80	10,00
Andel af pulje	0%	25%	50%	75%	100%	125%	150%	200%	250%	300%

Aalborg by og metrobusser:

Servicescore	7,70	7,95	8,20	8,45	8,70	8,95	9,20
Andel af pulje	0%	50%	100%	150%	200%	250%	300%

Den gennemsnitlige kundetilfredshed for NTs samlede A-kontrakt kørsel har de seneste 2 år ligget over nulpunktet.

2.2. Kundeklager

Der er afsat 20% af den samlede bonuspulje til klagebonus. Der bliver løbende rapporteret opgørelser over indkomne klager hos NT.

Klager der ikke kan henføres til chaufførens eller entreprenørens forhold, bliver ikke talt med, ligesom rejsegarantisager ikke vil blive fratrasket bonuspuljen, idet rejsegarantien gerne skal ses og benyttes som en service.

Klagetyper som fratrækkes bonuspuljen	Klagetyper som IKKE fratrækkes bonuspuljen
Dårlig serviceoplevelse	Rejsegarantisager
Billetteringsfejl	Bussens indretning
Chauffør ryger i bus	Forespørgsler
Destinationsskiltning	Information fra 3*11
Forbikørsel	Klage over afgørelse
Manglende overholdelse af køreplan	Klage over kontrollør
Utryk kørsel	Kommentar til hjemmesiden
Mobiltelefoni	Køreplanlægning



Rejsebestemmelser
Rejseplan
Stoppestedsforshold
Takster/Rejsehjemmel

NT afgør hvilken kategori, en given klage hører under. Det er NT, der på baggrund af resultatet af sagsbehandlingen, afgør udfaldet af klagen.

Klagemodellen bygger på antallet af berettigede klager i forhold antal passagerer på de enkelte ruter (påstigere), og modellen tager dermed højde for, at jo flere passagerer, der er med busserne, jo større er risikoen for en klage.

Antallet afklager pr. 100.000 påstigere bliver opgjort som en nøgle, der siger noget om entreprenørens niveau i forhold til det samlede passagertal på ruterne. Med udgangspunkt i opgørelsen over klager pr. påstigere er der opstillet følgende skala, hvilken der uddeles bonus efter.

Klager pr. 100.000 påstigere	Andel af bonuspulje
0,00 - 0,49	100%
0,50 - 0,99	90%
1,00 - 1,49	80%
1,50 - 1,99	70%
2,00 - 2,49	60%
2,50 - 2,99	50%
3,00 - 3,49	40%
3,50 - 3,99	30%
4,00 - 4,49	20%
4,50 - 4,99	10%
> 5	0%

Der udbetales fuld bonus, hvis der er mellem 0 og 0,49 klager pr. 100.000 påstigere, mens der ikke udbetales bonus, hvis antallet overstiger 5.

I den nye model medtages alle berettigede klager, herunder også klager, der i den gamle model kategoriseres som "påstand mod påstand".

I den nye model honoreres ros fra passagererne med 3.000 kr. pr. stk.

2.3. Brændstof

Der er afsat 40% af den samlede bonuspulje til brændstofbonus. Fokus ligger på besparelsen af brændstof. Jo mindre brændstofforbrug jo mere bonus.

Udgangspunktet for beregning af brændstofbonus er det indberettede brændstofforbrug sammenholdt med køreplantimerne for den pågældende kørsel. Der er variation i, hvilket brændstofforbrug der giver bonus, afhængigt af hvilken rutetype, der er tale om.

For de regionale ruter er der to skalaer. En skala for de regionale ruter og en skala for de mindre bybussystemer.

Regionale busser			
Bonus ved mindsket brændstofforbrug			
Forbrug/kplt	Bonus	Forbrug/kplt	Bonus
13,2 L/kplt	0 kr/kplt	12,4 L/kplt	5,0 kr/kplt
13,1 L/kplt	0 kr/kplt	12,3 L/kplt	5,5 kr/kplt
13,0 L/kplt	2,0 kr/kplt	12,2 L/kplt	6,0 kr/kplt
12,9 L/kplt	2,5 kr/kplt	12,1 L/kplt	6,5 kr/kplt
12,8 L/kplt	3,0 kr/kplt	12,0 L/kplt	7,0 kr/kplt
12,7 L/kplt	3,5 kr/kplt	11,9 L/kplt	7,5 kr/kplt
12,6 L/kplt	4,0 kr/kplt	11,8 L/kplt	8,0 kr/kplt
12,5 L/kplt	4,5 kr/kplt	11,7 L/kplt	8,0 kr/kplt

Mindre bybussystemer:			
Bonus ved mindsket brændstofforbrug (foreløbig)			
Forbrug/kplt	Bonus	Forbrug/kplt	Bonus
8,2 L/kplt	0 kr/kplt	7,3 L/kplt	5,0 kr/kplt
8,1 L/kplt	0 kr/kplt	7,2 L/kplt	5,5 kr/kplt
8,0 L/kplt	2,0 kr/kplt	7,1 L/kplt	6,0 kr/kplt
7,9 L/kplt	2,5 kr/kplt	7,0 L/kplt	6,5 kr/kplt
7,8 L/kplt	3,0 kr/kplt	6,9 L/kplt	7,0 kr/kplt
7,6 L/kplt	3,5 kr/kplt	6,8 L/kplt	7,5 kr/kplt
7,5 L/kplt	4,0 kr/kplt	6,7 L/kplt	8,0 kr/kplt
7,4 L/kplt	4,5 kr/kplt	6,6 L/kplt	8,0 kr/kplt

Der vil blive udarbejdet statusrapporter med en opgørelse over bonus for brændstofforbrug. Entreprenørerne er forpligtet til at oplyse deres brændstofforbrug, og NT kan forlange at opgørelsen påtages af en revisor.

Bod og evt. ubrugte bonusmidler

I henhold til kontrakten kan der opkræves bod, hvis en række minimumsværdier for kvalitet mv. ikke overholdes. Evt. bod lægges oven i bonuspuljen for øvrig A-kontraktkørsel og indgår således i det samlede beløb, der kan fordeles.

Overløbet (bod og ubrugte bonusmidler) bliver fordelt med 50% til pulje til serviceforbedrende tiltag og 50% til enheder som har opnået kundetilfredshedsbonus. Puljen til serviceforbedrende tiltag, som omfatter den andel af bonus, som ikke bliver udbetalt, kan anvendes til fælles formål (som aftalen i entreprenørudvalget) og/eller individuelle tiltag i de enkelte rutegrupper.



2.2 Bonusår, rapportering og aftaleperiode

Bonusåret følger kalenderåret. Det betyder, at det første og sidste bonusår i kontraktperioden, kun vil få en varighed på omkring et halvt år. I dette udbud vil det første bonusår løbe fra 1. november til 31. december 2017. Det næstfølgende bonusår vil løbe fra 1. januar 2018 til 31. december 2018

Der vil blive udarbejdet en løbende status via en sharepoint som entreprenørerne har adgang til, hvoraf det fremgår, hvor stor en del af bonuspuljen, entreprenørerne kan forvente at få udbetalt efter et bonusår afsluttes. En endelig bonusopgørelse vil foreligge ca. 3 måneder efter afslutningen af et bonusår.

Incitamentsaftalen kan ændres i det omfang parterne – dvs. entreprenørerne og NT er enig om det.

3. Incitamentsaftale vedr. X Busser

Ikke aktuelt i NT's 23.1 udbud

4. Dataindsamling, kundemålinger mv.

4.1 Kundemålinger

NT gennemfører kundeundersøgelser (interviews) til brug for bonusmodellen og for at få oplysning om kundernes oplevelse af busrejsen i øvrigt.

Entreprenøren og dennes chauffører skal medvirke ved undersøgelsernes gennemførelse. Bistand sker, inden for den ramme, der er nævnt i § 11, 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.

4.2 Egenkontrol

Entreprenøren skal dagligt, typisk morgen og eftermiddag, gennemføre egenkontrol i busserne af kundevendte og driftscentrale systemer, herunder skal entreprenøren dokumentere observationerne. Som eksempler skal det kontrolleres, om det er muligt at pålogge bus-PC og rejsekortudstyr, om alle rejsekortlæsere og printer er funktionsdygtige, og om infotainmentskærme og stoppestedsannoncering fungerer efter hensigten.

Ved observerede fejlfunktioner, skal der 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.



4.3 Observationer foretaget af NT's kontrollører

NT's kontrollører foretager i forbindelse med udførelsen af billetkontrol i busserne og i forbindelse med andre arbejdsopgaver i marken observation af kvaliteten på en række af de punkter, der indgår i bonusmodellen.

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

4.4 Regularitetsmålinger

Positioneringsudstyr er installeret i de fleste busser, der udfører A-kontraktkørsel. Måling af regulariteten foregår ved hjælp af 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.

4.5 Indberetning om driftens udførelse

Entreprenøren har ansvaret for, at de kvalitetskrav, der er specificeret i kontrakten, overholdes i forbindelse med den daglige drift.

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 sker via NT's driftsmeldesystem. Endvidere skal NT underrettes om alle større driftsuheld med alvorlig personskade eller lignende af hensyn til besvarelse af forespørgsler herom fra pressen eller andre.

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. § 5, stk. 3.

4.6 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.

4.7 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. kontraktens § 8, stk. 3



4.8 Kvalitetsudmeldinger

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

5. Særlige forhold vedr. X busser

Ikke aktuelt i NT's 23.1 udbud

6. Arbejdsmiljø

Bonus for godt arbejdsmiljø

NT lægger vægt på, at entreprenøren løbende arbejder på at opnå og opretholde et godt arbejdsmiljø for de ansatte. Derfor udbetales halvårlig 1 kr. pr. køreplantime, hvis entreprenøren har certificering i henhold til arbejdsmiljølovgivningen. For entreprenører, der i kontraktperioden opnår akkrediteret certificering i henhold til arbejdsmiljølovgivningen, udbetales et engangsbeløb plus 1 kr. pr. køreplantime. Engangsbeløbet er på 50.000 kr., for virksomheder med under 25 ansatte, beskæftiget med kørsel for NT, og 100.000 kr. for virksomheder med 25 ansatte eller derover, beskæftiget med kørsel for.

For at opnå bonus skal entreprenøren fremsende dokumentation for certificeringen. Der beregnes bonus fra den dag, certificeringen gælder, og betaling af bonus ophører, hvis certificeringen bortfalder, suspenderes el. lign. Bonus udbetales halvårlig bagud.

Hvis bestemmelserne om certificering i arbejdsmiljølovgivningen ikke gennemføres eller ændres, så de ikke er garanti for en tilstrækkelig arbejdsmiljøindsats, kan det aftales mellem parterne, at udbetaling af bonus sker på grundlag af et andet certificeringssystem.

De nævnte beløb reguleres årligt med nettoprisindekset.

Indberetning om arbejdsmiljøforhold

Entreprenøren er jf. § 8, stk. 7, forpligtet til at fremsende kopi af alt materiale og korrespondance, der udveksles med Arbejdstilsynet hurtigst muligt efter det er modtaget eller afsendt.

7. Miljøforhold

Entreprenøren er forpligtet til i hele kontraktperioden at medvirke til at kortlægge miljøforholdene i virksomheden, således at 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, og NT kan kræve, at en revisor påtegner opgørelsen. Rapporteringsformen vil blive fastlagt i samarbejde med entreprenørerne gennem NT's entreprenørudvalg.



Bilag 4B

Krav til chaufføruddannelse

Generelt forventer NT, at alle chauffører, der kører for NT, besidder den viden og de kompetencer, der er nødvendige for at kunne udføre buskørsel i den kollektive trafik i Nordjylland – herunder, at chaufføren kan udføre en ekstraordinær og imødekommende service over for vores fælles kunder.

1. 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 takster og takstsystem, kort- og billettyper samt billetteringsudstyr (rejsekort-udstyr)
- NT's rejsebestemmelser, rejsegaranti og produkter i al almindelighed
- NT's system for indberetning af driftsforstyrrelser
- Den/de ruter, der udføres kørsel på - samt et rimeligt kendskab til det lokale trafik- og bynet i det udbudte område samt korresponderende ruter
- Miljøvenlig, tryk og sikker kørsel

NT udarbejder løbende vejledningsmateriale om zoner, kort- og billettyper, rejsebestemmelser mv., og det forventes, at disse er tilgængelige for og kendt af alle chauffører. Det forventes også, at alle chauffører løbende holder sig opdateret om, hvad der sker i NT gennem de medier, som NT stiller til rådighed for chaufførerne.

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:

Ved chaufførens personlige (service)kompetencer forstås evnen til at yde en korrekt og imødekommende kundeservice. NT forventer, at chaufføren:

- fremstår velsoigneret, præsentabel og er iført uniform
- forstår at sætte sig i kundens sted og give kunden den rette service
- forstår at afværge og/eller nedtrappe en konflikt

Generelt gælder det for chaufførens kompetencer, at de konkrete krav til de faglige, almene og personlige kompetencer løbende fastlægges i et samarbejde mellem NT, entreprenørerne, chaufførerne og de enkelte uddannelsessteder.



Entreprenøren er forpligtet til, at samtlige chauffører, der udfører buskørsel for NT, løbende gennemfører og består relevante uddannelsesforløb svarende til 2 uddannelsesdage pr. år pr. chauffør beregnet som et gennemsnit over en periode på 5 år.

Det er ligeledes entreprenørens ansvar at sørge for, at egne chauffører er NT-certificeret, løbende anvender NT's academy-system og har en opdateret E-uddannelsesbog.

Disse krav er beskrevet nærmere nedenfor.

2. Krav om certificering og recertificering

Formålet med en NT-certificering er at sætte fokus på de kompetence- og servicekrav, som NT stiller til chaufførjobbet – jf. kompetenceprofil ovenfor. Certificeringen består af en teoretisk, elektronisk prøve fra en spørgsmålsbank. Prøven er udarbejdet af NT med baggrund i de krav, der stilles.

2.1 Krav om NT-certificering

- Chauffører, der ikke er certificeret, skal senest 12 måneder efter kontraktstart certificeres.
- Chauffører, der ansættes i kontraktperioden, skal senest 6 måneder efter ansættelsen certificeres.
- Certificerede chauffører skal recertificeres inden der er gået 2,5 år.

Praktikken omkring certificeringen:

Al certificering foregår via et elektronisk academy-system, som NT stiller til rådighed. Certificeringen kan foregå som afslutningen på et uddannelsesforløb eller ved nærmere aftale med et uddannelsessted. Det tilstræbes, at certificeringen er en del af en AMU-uddannelse, således der kan søges statslig VEU-godtgørelse som kompensation for lønomkostninger.

Prøven skal gennemføres ved personlig fremmøde på et uddannelsessted, som udbyder og sikrer overvågning og kontrol med certificeringen.

Hvis prøven ikke består, skal prøven tages om. Det kan ske max. 2 gange og skal ske indenfor 2 måneder. Hvis chaufføren ikke har bestået prøven efter 3 forsøg, skal der laves en aftale med NT omkring det videre forløb med chaufføren.

Elektronisk uddannelsesbog (E-bog):

Alle chauffører skal have en opdateret elektronisk uddannelsesbog (E-bog), hvoraf følgende fremgår:

- dato for sidste certificering
- uddannelsesforløb og beskrivelse af kompetenceudviklingsbehov
- chaufførens ønsker til uddannelse

E-bogen er en del af det academy-system, som NT stiller til rådighed.



2.2 Krav til nye chauffører (grunduddannelse og service)

Nye chauffører skal *inden* opstart som chauffør i NT's område:

- enten have gennemført en 8 ugers NT servicegrunduddannelse
- eller en 6 ugers grunduddannelse (kørekort) suppleret med en NT målrettet serviceuddannelse. Serviceuddannelsen skal være gennemført senest 6 måneder efter ansættelse.

2.3 Krav til ansatte chauffører (certificering og løbende efteruddannelse)

Chauffører, som har kørt buskørsel i mere end 1 år, må ikke have en certificering, der er mere end 2,5 år gammel. Recertificeringen skal ske, inden der er gået 2,5 år og sker ved at bestå NT's certificeringsprøve. Det anbefales, at chaufføren forud for prøven kompetenceafklares og gennemfører en NT serviceefteruddannelse, som opkvalificerer deres kompetencer og viden – jf. kompetenceprofilen for en NT chauffør. For at sikre løbende kompetenceudvikling er der krav om 2 uddannelsesdage pr. år pr. chauffør over en periode på 5 år. Disse uddannelsesdage kan søges afholdt i AMU-regi, således der kan søges om VEU-godtgørelsen til kompensation for lønomkostninger.

2.4 Godkendte uddannelsesforløb

Følgende uddannelser kan helt eller delvist indgå i NT's krav om 2 uddannelsesdage pr. år pr. chauffør over en periode på 5 år:

Erhvervsuddannelser

Rutebuschaufføruddannelsen (trin 1), erhvervsuddannelsen med svendebrev (trin 2) samt disponent-/lederuddannelsen (trin 3) kan alle indgå i NTs 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 3 dage indeholder et obligatorisk indhold, mens de sidste 2 dage er selvvalgt fra listen over godkendte kurser. Virksomheden har mulighed for at vælge en "færdig pakke" på 5 dage.

Den obligatoriske del af den lovpligtige efteruddannelse kan ikke indgå i NT's krav om 2 uddannelsesdage pr. chauffør pr. år. Den selvvalgte del på 2 dage kan indgå i NT's krav om uddannelsesdage fx. recertificeringen (hvert 2,5 år).

Eventuel øvrig lovpligtig efteruddannelse kan ikke indgå i NTs krav om uddannelsesdage.

2.5 Krav om brug af NT's academy-system

NT's academy-system har til formål at styrke chaufførernes kompetencer samt den interne kommunikation mellem NT, entreprenører og chauffører. Systemet er webbaseret og fungerer som en faglig og social platform for entreprenørens chauffører. Systemet er et informations- og læringsmedie, der samler al nyttig viden om NT's busstrafik. Chaufføren kan teste sin viden, tilegne sig ny 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, pr. chauffør (eksklusiv ferie, sygdom) til nyhedslæsning, ajourføring af ny viden og test. Det er ligeledes entreprenørens pligt at sørge for, at egne chauffører altid har en opdateret E-uddannelsesbog.

NT stiller systemet til rådighed og er ansvarlig for udvikling og opdatering af al faglig viden og indhold på portalen – ligesom NT vil sørge for, at undervisning i brugen af portalen er en integreret del af uddannelsesforløbene, såfremt der er behov herfor.

Entreprenøren er ansvarlig for:

- Brugeradministration – at alle chauffører er oprettet som brugere, at de har en opdateret brugerprofil og sørge for deaktivering (eller flytning til anden entreprenør) ved ansættelsens ophør.
- Elektronisk adgang til NT's academy-system - fx via PC-, tablet- eller smartphone - for egne chauffører.
- Opfølgning og support til egne chauffører.
- At egne chauffører gennemfører og består de af NT's ønskede certificeringer hvert 2,5 år
- At egne chauffører har en opdateret E-uddannelsesbog.
- Ved efterspørgsel fra NT at dokumentere - via udskrifter fra systemet - ovenfornævnte krav.

3. Kontaktperson vedr. uddannelse

NT kræver, at entreprenøren oplyser en kontaktperson, som kan være NT's kontaktperson i alle spørgsmål vedr. chaufføruddannelse og kompetenceudvikling. Kontaktpersonen forventes at deltage i kvartalsvise dialogmøder vedr. bl.a. tilrettelæggelse og koordinering af kursustilbud og forløb.

4. Krav til udlevering af materialer

NT udarbejder vejledninger og manualer som hjælp i chaufførens daglige arbejde. Det er entreprenørens ansvar at sørge for, at egne chauffører er i besiddelse af nedenstående materialer i en fysisk udgave:

- NT's Chaufførvejledning
- NT's Zone-/afstandsbog
- Relevant rejsekortmanuel(er)

Alt andet relevant materiale er tilgængeligt for chaufføren i en elektronisk udgave på NT's academy-system.

5. Betaling

Entreprenøren skal afholde alle udgifter ifm. deltagelse på uddannelsesforløb (min 2 dage pr. år i gennemsnit), tidsforbrug til certificering (hvert 2,5 år) og aktivitet på NT's academy-system (20 min). Det tilstræbes, at uddannelse foregår således, der kan søges om VEU-godtgørelse til kompensation for lønomkostninger.



6. Dispensation

Der vil kunne dispenseres fra kravene (fx ved akut mangel på chauffører) 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.

7. Modregning i betalinger

Entreprenøren er forpligtet til at leve op til ovenstående krav, og skal på foranledning af NT kunne dokumentere opfyldelse heraf. Ved manglende opfyldelse af ovenfor nævnte krav har NT ret til at modregne følgende forhold:

- Manglende overholdelse af krav om certificering
- Manglende overholdelse af antallet af uddannelsesdage
- Manglende anvendelse af NT's academy-system
- Manglende opdatering af E-Uddannelsesbog

For bodssatser henvises til § 33, stk. 2.

Bilag 5

Kørselsindberetning

Kørselsindberetning

Entreprenør:
Kørselsindberetning for _____ måned 20

Udført kørsel:	Ja	Nej
Kørsel ihht. 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.

Opgørelse over dubleringskørsel i _____ måned 20____ Entreprenør _____

[illegible]

Indsendes til NT senest den 7. hverdag i måneden.

Opgørelse over ekstrakørsel i _____ måned 20____ Entreprenør _____

Finan-siering indb. af NT	Aftalenr. indb. af NT	Dato for Udført kørsel	Udført kørsel på Rute	Antal ture	Strækning	Køreplantid				Kontrakt-bus kører normalt på Rute	Kørsel er aftalt med	Formål
						Tom	Start	Slut	Tom			

Indsendes til NT senest den 7. hverdag i måneden.

Opgørelse over ikke udførte ture i _____ måned 20_____ Entreprenør _____

Finan- sierung indb. af NT	Aftalenr. Indb. af NT	Dato for udgået tur	Udgået tur på Rute	Antal ture	Strækning	Køreplantid		Køreplan- tid i alt	Kontrakt- bus nr.	Årsag
						Start	Slut			

Ved indberetning af årsag til at turen er udgået benyttes følgende angivelser:

- | | | |
|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|
| 1: oversovning | 2: sygdom inden vagtbegyndelse | 3: sygdom på vagt |
| 4: ingen chauffør sat på vagt | 5: busproblemer | 6: trafik- og vejproblemer |
| 7: færdselsuheld | 8: arbejdskonflikt | 9: andet - angiv hvad |
| | | 10: første tur udgået |

Indsendes til NT senest den 7. hverdag i måneden.

Bilag 6

Krav og ønsker til busmateriellet m.v.

6.1 – Generelt

Bilag 6 omhandler NT's krav og ønsker til det busmateriel, der anvendes til kørslen i Nordjylland. Kravene gælder alle drifts- og reservebusser. Jf. dog Udbudsvilkår pkt. 12-13 vedr. hidtil anvendte busser. Kravene i afsnit 6.2 – Forskrifter vedr. bussers indretning og udstyr, bygger på "Fælles busforskrifter" udgivet af Trafikselskaberne i Danmark (TiD), jf. www.trafikselskaberne.dk NT har enkelte steder tilføjet yderligere/afvigende krav og ønsker. Disse yderligere/afvigende krav er i afsnittet markeret i en "tekstboks", f.eks.:

NT: Ved kørestolsplads og forbeholdte siddepladser skal være anbragt en stopknap 700-1200 mm over gulvet. Knappen skal kunne aktiveres med håndfladen og skal have kontrastfarve eller kontrasterende farvetone.

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 brændstofforbrug som muligt.

Busser 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.

For bustyper, der pt. ikke dækkes af bilag 6 – herunder minibusser og busser med alternative drivteknologier, aftales det mellem NT og operatøren, hvilken del af forskrifterne, busserne skal opfylde, og indretningen i øvrigt mellem NT og entreprenøren

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 – bustype, størrelse, emissioner o. lign. – der anvendes til kørslen i dette udbud – 23.1 udbud - fremgår af nedenstående oversigt.

Oversigt - bilag 6 - over krav til busser, A-kontrakt, NT – 23.1

Pakke	Antal busser I alt	Antal Drifts-Busser A-kont.	Antal dublerings-busser D-kont.	Max. alder Driftsbusser (gennemsnit)	Max. alder Dubl.bussers (absolut)	Rute/ linje	Antal	Kapacitet min.	Type	Emissioner	
74	8	6		8 år	12 år	74 m.fl.	4 2	HL3 HL2	Handicapegnet landevejsbus	eu-norm ved 1. indreg. - min. euro 6 minimum euro 4 m. filter	Nye Brugte *)
574			2		16 år		2	AL2	Landevejsbus	minimum euro 4 m. filter	Dubl. *)

6.2 – Forskrifter vedrørende bussers indretning og udstyr

6.2.1 Myndighedskrav

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.

6.2.2 Længde

Busser 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.

6.2.3 Bustype

Der henvises til "Oversigt – bilag 6 – over krav til busser, A-kontrakt, 23.1. udbud".

Tilgængelighedskrav for de enkelte bustyper:

Type	Krav
Tung bybuskørsel	Laventré eller lavgulv
Let bybuskørsel	Laventré eller lavgulv
Handicapvenlig landevejsbus	Laventré, lavgulv eller lavbagperron
Almindelig landevejsbus	Ingen krav
Ekspres/komfortbus	Ingen krav
Servicebus	Laventré eller lavgulv

Laventrébusser har lavt gulv (ingen trin) ved fordøre og midterdøre og i gangen mellem disse døre. Lavgulvsbusser har lavt gulv (ingen trin) ved alle døre og i gangarealet gennem hele bussen.

Lavbagperronbusser har lavt gulv (ingen trin) ved bagdør og tilhørende perron.

6.2.4 Døre

Medmindre andet er tydeligt angivet, skal alle busser indrettes således, at indstigning foregår foran, og udstigning sker v.h.a. de øvrige døre. Undtaget herfra er kunder med barnevogn eller kørestol. De benytter den dør, der er nærmest perronen til både ind- og udstigning.

Dørkombination

Kravet til dørkombination er angivet som antallet af fordøre-midterdøre-bagdøre. Der er tale om minimumskrav.

Type	Krav
Tung bybuskørsel	2-2-1 (18-meter bus dog minimum 2-2-2)
Bus til let bybuskørsel	1-2-0
Handicapvenlig landevejsbus	1-1-0 eller 1-0-1
Almindelig landevejsbus	1-1-0 eller 1-0-1 (18-meter bus dog minimum 1-1-1)
Ekspres/komfortbus	1-1-0 eller 1-0-1
Servicebus	1-2-0

Fri dørbredde

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

Dørtype

Udadsvingende fordøre accepteres ikke på bybusser og servicebusser. Dog accepteres skydedøre, der maksimalt bevæger sig 12 cm ud fra bussens side (målt vinkelret fra bussens side).

For alle busser gælder det, at fordøren ikke må bevæge sig frem foran bussens front ved åbning og lukning.

Udsvinget ved åbning og lukning af udadsvingende døre skal være mindst muligt og maksimalt 35 cm målt vinkelret fra bussens side.

Sikkerhed ved døre

Alle busser skal forsynes med holdebrems, der sikrer, at bussen ikke kan køre med åbne midt- og bagdøre.

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 udstigningsdør placeres en lydgiver, som aktiveres automatisk ved åbning og lukning af midt- og bagdøre. 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 midt- og bagdøre skal der være en lyskilde, som lyser ned over udstigningsarealerne dvs. på selve fortovet (grøftekant mm.). Udstigningslyset må kun være aktiveret, når udstigningsdørene 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.

Autoradio

I alle busser skal autoradioen automatisk frakobles (mute-funktion), når fordørene er åbne.

6.2.5 Ind- og udstigning

Ind- og udstigningshøjder skal overholde følgende krav:

Type	Krav
Indstigningshøjde ved fordøre, bybusser, servicebusser og handicapvenlige landevejsbusser	Maks 32,0 cm
Indstigningshøjde ved fordøre, øvrige busser	Maks 35,0 cm
Udstigningshøjde ved midt- og bagdøre, bybusser, servicebusser og handicapvenlige landevejsbusser	Maks 34,0 cm
Udstigningshøjde ved midt- og bagdøre, øvrige busser	Maks 36,0 cm
Trinhøjde ved døre hvor trin er tilladt, alle busser	Maks 27,0 cm

Indstigningshøjderne i skemaet er gældende for busser i ikke-knælende stand. Alle mål er med ubelastet bus.

Øvrige trindhøjder skal være så lave som muligt.

Trinbelægningen skal være skridsikker og må ikke kunne fjernes.

Knæling

Alle bybusser, servicebusser og handicapvenlige landevejsbusser skal kunne "knæle", således at ind- og udstigningshøjden reduceres med mindst 7 cm.

Kørestolsrampe

Alle bybusser, handicapvenlige landevejsbusser og servicebusser 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 kollideres med hverken rampe eller dør under aktivering.

6.2.6 Sidde- og ståpladser

Kapacitet

NT ønsker flest mulige siddepladser.

Der gælder følgende minimumskrav til totalkapacitet, antallet af siddepladser samt antallet af fremadvendte siddepladser:

Eventuelle begrænsninger af bussen længde fremgår af udbudsgrundlaget.

Bus til tung bybuskørsel

Type	Totalkapacitet (minimum)	Siddepladser (eks. klapsæder)	Fremadvendte siddepladser (eks. klapsæder)
TB 1	65	33	28 i nye busser
TB 2	80	38	33 i nye busser
TB 3	95	43	38 i nye busser
TB 4	110	45	40 i nye busser

Bus til let bybuskørsel

Type	Totalkapacitet (minimum)	Siddepladser (eks. klapsæder)	Fremadvendte siddepladser (eks. klapsæder)
LB 1	55	27	24 i nye busser
LB 2	70	35	32 i nye busser

Handicapvenlig landevejsbus

Type	Totalkapacitet (minimum)	Siddepladser (eks. klapsæder)	Fremadvendte siddepladser (eks. klapsæder)
HL 1	55	27	24 i nye busser
HL 2	70	38	34 i nye busser
HL 3	95	44	40 i nye busser

Almindelig landevejsbus

Type	Totalkapacitet (minimum)	Siddepladser (eks. klapsæder)	Fremadvendte siddepladser (eks. klapsæder)
AL 1	60	41	37 i nye busser
AL 2	70	47	43 i nye busser
AL 3	100	55	51 i nye busser
AL 4	110	60	56 i nye busser

Ekspres/komfortbus

Type	Totalkapacitet (minimum)	Siddepladser (eks. klapsæder)	Fremadvendte siddepladser (eks. klapsæder)
KB 1	38	38	34 i nye busser
KB 2	43	43	39 i nye busser
KB 3	50	50	46 i nye busser

Servicebus

Type	Totalkapacitet	Siddepladser	Fremadvendte siddepladser
------	----------------	--------------	---------------------------

	(minimum)	(eks. klapsæder)	(eks. klapsæder)
SB 1	50	20	18 i nye busser

Tilkøb af ekstraudstyr - som fx klimaanlæg eller toilet - kan sænke bussens totalkapacitet og antallet af siddepladser. I givet fald skal dette oplyses ved tilbudsgivning.

6.2.7 Sæder

Sæderne skal være polstrede med stofbetræk, hvor polstertykkelsen på siddeflade og stoleryg mindst bør være hhv. 5 cm og 3 cm. Sæderyggens højde skal være minimum 70 cm fra målt fra øverste punkt på siddefladen. Kravet gælder alle nye busser. Der er særlige krav i Ekspres/komfortbusser.

Markant krumning i sæderygge skal undgås.

Eventuelle armlæn skal kunne klappes op.

Sædeafstand

Der gælder nedenstående krav til sædeafstanden:

Type	Krav
Tung bybuskørsel	70 cm
Let bybuskørsel	70 cm
Handicapvenlig landevejsbus	72 cm
Almindelig landevejsbus	72 cm
Ekspres/komfortbus	77 cm
Servicebus	70 cm

Afstanden måles i en højde af 60 cm over gulvet fra fronten af sæderyggen (midt på sædet) og frem til ryggen af det foregående sæde.

Ved sæder med front mod væg, fx pladsen bag chaufførvæggen, afskærmning og lignende, skal der fra sædets forkant til væg være minimum 30 cm målt i bussens længderetning. Sædets afstand til sidevæggen skal i nye busser være 2–3 cm.

6.2.8 Perron: Barnevogns- og kørestolsareal

Der er følgende krav til antallet af kørestols- og barnevognspladser:

Type	Kørestolspladser	Barnevognspladser
Tung bybuskørsel	1	1
Let bybuskørsel	1	1
Handicapvenlig landevejsbus	1	1

Almindelig landevejsbus		1
Ekspres/komfortbus	1	
Servicebus cirka 10m	2	
Servicebus cirka 8 m	1	

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

Til dette formål skal der være en vandretliggende perron med følgende mål:

Type	Perronlængde	Perronbredde	Bemærkning
Tung bybuskørsel	Min 200 cm	Min 90 cm	
Let bybuskørsel	Min 200 cm	Min 90 cm	
Handicapvenlig landevejsbus	Min 130 cm	Min 90 cm	
Almindelig landevejsbus	Min 130 cm	Min 90 cm	
Servicebus cirka 10m	Min 200 cm	Min 90 cm	Kan opdeles i to mindre perroner
Ekspres/komfortbus	Min 130 cm	Min 90 cm	
Servicebus cirka 8 m	Min 130 cm	Min 90 cm	

I busser med kørestolsrampe skal perronen være placeret i umiddelbar nærhed af dør med rampe. Perronen kan placeres i bussens højre eller venstre side.

Barnevogne skal kunne fastgøres med velcrobånd eller lignende.

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

Klapsæder

På langs af perronen skal der som minimum etableres følgende antal klapsæder:

Type	Antal klapsæder
Tung bybuskørsel	3
Let bybuskørsel	3
Handicapvenlig landevejsbus	2
Almindelig landevejsbus	2
Servicebus cirka 10m	3
Servicebus cirka 8 m	1

Klapsæderne skal have samme siddekomfort som øvrige sæder, dvs. med samme mål på siddeflader og en ryghøjde på minimum 55 cm.

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.

NT: *Cykkelmedtagning* Alle busser skal kunne medtage min. 2 cykler på perron, når denne ikke er optaget af kørestol/barnevogn. Cykler skal kunne fastgøres med sele. En cykel er typisk 180 cm lang, dvs. at cykelmedtagning forudsætter en perronlængde der er større end minimumskravet for busser. Antallet af klapsæder øges med 1 pr. 50 cm udvidelse.

6.2.9 Midtergang og gulvarealer

Gangarealer og gulve må højst være etableret i to vandrette planer.

Gulvhældningen må maksimalt være 8 % i bussens længderetning.

Trin i midtergangen mellem fordør og midterdør accepteres ikke. I busser med trin mellem midterdør og bagdør/bagende ønsker NT, at trinnene er så få og så lave som muligt - dog må trinene højst være 25 cm.

I nye busser skal den fri gangbredde være minimum 55 cm. Kravet gælder i enhver højde. Kravet kan afviges, såfremt NT efterspørger sæder med øget komfort (fx sædebredde og armlæn). For bustyperne AL1, AL2, AL3 og AL4 accepteres en gangbredde på 50 cm mellem podestre.

NT: Der skal tilstræbes størst mulig gangbredde mellem indstigning og perron af hensyn til passagerer der bruger rollator.

Gulvarealer, der er beregnet til stående passagerer, skal sikre et godt fodfæste under alle forhold.

Niveauforskelle samt trinforkanter skal markeres klart.

NT ønsker så lave podesterhøjder som muligt. I laventré og lavgulvsbusser må podesterhøjden maksimalt være 20 cm i bussens forreste halvdel (mellem fordør og midterdør) og maksimalt 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 – dette skal i alle tilfælde godkendes af NT.

6.2.10 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
Almindelig landevejsbus	Ingen krav
Ekspres/komfortbus	Ingen krav
Servicebus cirka 10m	Ved hvert tværsæde, som støder op til midtergangen
Servicebus cirka 8 m	Ved hvert tværsæde, som støder op til midtergangen

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/evt podesterkant. Holdearrangement ved sæder mod hinanden aftales med NT.

På ovennævnte vandrette holdestænger monteres et passende antal holdestropper (ved perron minimum 6), som sikrer en ubesværet gribefunktion.

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

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.

Stoptryk

Der skal placeres stoptryk ved alle stolerækker på begge sider af gangen på et for passagererne lettilgængeligt sted. På sæderækker med holdestænger placeres stoptrykket på holdestangen i en højde af 100 – 150 cm over gulvet.

NT: Ved kørestolsplads og forbeholdte siddepladser skal være anbragt en stopknap 700-1200 mm over gulvet. Knappen skal kunne aktiveres med håndfladen og skal have kontrastfarve eller kontrasterende farvetone.

6.2.11 Kombinationsskilt

NT: Jf. pkt. 6.2.17 Stoppestedsavertering m.v.

6.2.12 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

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.

Alle nye busser skal være udstyret med en bagrude.

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.

Taglemme

Alle nye busser uden klimaanlæg skal have mindst to taglemme, der kan betjenes uafhængigt af hinanden fra chaufførpladsen.

6.2.13 Indvendig belysning

Der skal være lys jævnt fordelt over hele bussen. Lyset skal tændes efter behov.

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

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

I ekspres/komfortbusser skal der ved alle siddepladser være læselys, der kan betjenes af passagererne.

6.2.14 Videoovervågning

Alle busser skal være forberedt til at blive udstyret med videoovervågning. Der skal være kabelveje, så hele bussen kan overvåges, og der skal være plads i teknikskabet til optagerudstyr.

Bemærk at nogle trafiksselskaber har krav om videoovervågning – se afsnittet særlige/øvrige krav.

6.2.15 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 6.5 – IT udstyr/-anvendelse.

Chaufførpladsen skal være udstyret med et møntbord, som muliggør en hurtig betaling og billettering.

Møntvekslere, møntborde og evt. chaufførtasker anskaffes og vedligeholdes af entreprenøren

6.2.16 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 udstigningsdørene, når disse døre ikke er lukkede.

Området bag bussen (bakkameraets dækning), når bussen er i bakgear.

6.2.17 Stoppestedsavertering 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.

Skærme

NT: Alle busser skal indvendigt desuden være udstyret med minimum to 19" skærme (minimumsstørrelse) med tilhørende DVI-splitter til visning af stoppestedsinformation, nyheder, reklamer m.m. (samlet kaldet infotainment). Den endelige skærmtype og placering aftales med og godkendes af NT. Typisk opsættes en skærm forrest i bussen og en skærm i midten af bussen. Det sikres herved, at alle passagerer kan se mindst 1 skærm. Skærmopløsningen skal være på 1440x900.

Mikrofon/højtalere

NT: Alle busser skal være udstyret med mikrofon og 1 højttaler pr. min. 10 passager.

Kommunikationsudstyr

NT: Busser skal være udstyret med mobiltelefon og/eller samtaleanlæg

Jf. desuden afsnit 6.5 IT.

6.2.18 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 nye busser skal disse være diodeskilte (LED-skilte). Tal og tekst på diodeskiltene skal være amber (ravgul) på sort baggrund. Tal og tekst på diodeskiltene skal fremtræde med ensartet lysstyrke. Diodeskiltene lysstyrke skal indstille sig efter vejrforholdene vha. lyssensorer. Defekte dioder skal straks udskiftes.

På brugte busser kan der anvendes diode- eller matrixskiltning. Diodeskiltene skal opfylde samme krav som på nye busser (se ovenfor). Tekster og tal på matrixskilte skal være hvide på sort baggrund.

NT: Matrixskilte accepteres ikke.

Alle destinations- og linjenummerskilte skal kunne betjenes fra chaufførpladsen.

Glaspartier foran skilte skal være refleksfri.

Placering

Bybusser og servicebusser:

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.

På bybusser og nye servicebusser placeres i bussens bagende indvendigt 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.

Landevejsbusser og ekspres/komfortbusser:

I bussens front 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 udvendigt et 4-cifret linjenummerskilt. Skiltet placeres i eller tæt ved tagkant.

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

Størrelse/opløsning, matrix-skilte

Kombineret destinations- og linjenummerskilt i bussens front:

Punkter i højden:	Min 20 (15 mm punktstørrelse)
Punkter i bredden:	Min 112 (15 mm punktstørrelse)

Kombineret destinations- og linjenummerskilt i bussens højre side:

Punkter i højden:	Min 20 (10 mm punktstørrelse)
Punkter i bredden:	Min 112 (10 mm punktstørrelse)

Linjenummerskilt i bussens bagende (udvendig/indvendig):

Punkter i højden:	Min 20 (10 mm punktstørrelse)
Punkter i bredden:	Min 35 (10 mm punktstørrelse)

Linjenummerskilt i bussens venstre side:

Punkter i højden:	Min 20 (10 mm punktstørrelse)
Punkter i bredden:	Min 35 (10 mm punktstørrelse)

6.2.19 Øvrige krav

Flag

Alle busser forsynes i hver side af tagets forparti med flagholdere for lodret anbringelse af 2 flag med målene H: 35 cm x B: 46 cm.

Operatøren anskaffer flag til alle busser og sørger for, at de til enhver tid er intakte og fremtræder pæne. I øvrigt gælder, at flagene skal være som Dannebrog (stutflag) udført af flagdug og i øvrigt følge de for Dannebrog gældende regler for farver og proportioner. På opfordring skal operatøren kunne supplere flagningen med sort sørgeflor.

Flagning sker efter NT's anvisninger.

Affaldsspand

Der skal være en affaldsspand ved alle døre.

Avisholdere

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

6.3 – Miljø

6.3.1. Brændstof.

Der skal – medmindre der er indgået aftale om brug af andet drivmiddel – anvendes dieselolie i henhold til EU-direktiv 2008/50/EF artikel 22 (PM 10) eller andet drivmiddel, der totalt set forurener mindre end dette. NT kan kræve dokumentation for dette.

6.3.2 Motorstørrelse mv.

De busser entreprenøren indsætter, skal være egnet til kørselsopgaven og kunne følge køreplanen.

6.3.3 Emissioner m.v.

NT's krav vedr. bussernes max. røggasemissioner fremgår af "Oversigt – bilag 6.1 - over krav til busser mv."

Normer for røggasemissioner fra busser:

	EURO II 01-10- 1996	EURO III 01-10-2001	EURO IV 01-10- 2006	EURO V 01-10- 2009	EURO VI 01-01- 2014
Kvælstofilter (NOx)	7,00	5,00	3,50	2,00	0,50
Kulilte (CO)	4,00	2,10	1,50	1,50	1,50
Kulbrinte (HC)	1,10	0,66	0,46	0,46	0,13
Partikler (PM)	0,15	0,10	0,02	0,02	0,01

Værdierne er max. værdier og måles i g/kWh.

6.3.3.1 Emissionsreducerende udstyr/tilsætning af additiver

Additiver

For at overholde EURO IV og højere EURO-norm har nogle busfabrikanter valgt en teknisk løsning, der inkluderer tankning af et additiv. Hvis entreprenøren bruger busser, der anvender denne teknologi, kan NT forlange, at entreprenøren dokumenterer, at dette additiv er indkøbt og anvendt.

Partikelemission

For busser udstyret med partikelfilter gælder følgende:

Partikelfiltret skal opfylde de krav, der er udarbejdet af Færdselsstyrelsen og Teknologisk Institut, jf. "Principgodkendelsesordning for partikelfiltre, kravspecifikation af 17.12.2002" Entreprenøren skal følge servicevejledningerne og Arbejdstilsynets anbefalinger vedr. tilrettelæggelse af arbejdsprocedurerne.

Et partikelfilter skal i kontraktperioden kunne tilbageholde mindst 85 % af massen af partikler målt gravimetrisk i fortyndingstunnel ifølge EØF 88/77 (stationær 13-mode test).

I hele kontraktperioden skal filtret sikre, at K-værdien på intet tidspunkt overstiger $0,2 \text{ m}^{-1}$. K-værdien er udtryk for partikelemissionen.

Virker et partikelfilter ikke, hvorved ovenstående krav ikke opfyldes, skal entreprenøren på eget initiativ foranledige øjeblikkelig udskiftning eller reparation. Dette gælder både, hvis entreprenøren selv opdager problemet, hvis det konstateres ved miljøsyn eller hvis NT – via en stikprøvekontrol – påviser dette. Senest 1 måned efter, at problemet er konstateret, skal entreprenøren indsende dokumentation for, at der igen er et velfungerende partikelfilter på bussen. Såfremt dokumentationen ikke foreligger efter 1 måned, skal bussen tages ud af drift.

NO_x-emission

Emission af kvælstofilter (NO_x) er afhængig af busserne EURO-norm, valg af brændstof og evt. ekstra emissionsreducerende udstyr (f.eks. EGR og SCR) Det påhviler operatøren at sikre, at grænseværdierne ikke overskrides. Overholder bussen ikke kravene, skal operatøren – senest 1 måned efter at problemet er konstateret – indsende dokumentation for, at fejlen er udbedret. Dette gælder både, hvis operatøren selv opdager problemet, hvis det konstateres ved miljøsyn eller hvis NT – via en stikprøvekontrol – påviser overskridelsen. Såfremt dokumentationen ikke foreligger efter 1 måned, skal bussen tages ud af drift.

Stikprøvekontrol

NT forbeholder sig ret til at foretage stikprøvekontrol af en bus med partikelfilter, hvis der er begrundet mistanke om, at filteret ikke virker (synlig udstødningsrøg fra bussen). Ved kontrol på stikprøvebasis betaler NT omkostningerne til selve målingen, og målingen vil blive 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.

6.3.3.2 Miljøsyn

Bussernes miljøstandard (EURO I, II, III, IV, V, VI osv.) skal fremgå af Busoplysningsskemaet. 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.

Samtlige busser inkl. reservebusser skal årligt i hele kontrakt-perioden gennemgå et miljøsyn. Miljøsyn skal udføres efter retningslinjerne i NT's "Manual for miljøsyn", af en godkendt uvildig måleinstans. Manualen kan rekvireres hos NT. Entreprenøren skal kvartalsvis indsende en miljørapport - jfr. §8, 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 januar måned. I forbindelse med miljøsyn kan NT stille krav om, at det endvidere verificeres, at bussen lever op til de stillede max. krav til støjniveau, jf. pkt. 6.3.4.

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

6.3.3.3 Brændstofforbrug og CO₂

Bussernes brændstofforbrug skal fremgå af Busoplysningsskemaet. For nye busser på ca. 10 meter eller derover skal UITPs SORT (Standardised On-Road Test Cycles) anvendes. Forbrugstallene fra SORT-cyklerne 1, 2 og 3 skal oplyses. For øvrige nye busser kan anden officiel dokumentation accepteres.

For brugte busser skal der så vidt muligt anvendes samme dokumentation som for nye busser. Såfremt disse SORT-forbrugstal ikke eksisterer, skal de brugte bussers hidtidige gennemsnitlige brændstofforbrug oplyses eller operatøren kan oplyse bussernes forventede brændstofforbrug ved den kørsel, tilbuddet omfatter.

NT kan kræve dokumentation for det oplyste forbrug.

Der stilles nedenstående krav – NT's 23.1 udbud – til dieselbussers brændstofforbrug:

Pakker / Type	Busser med SORT-måling (alle nye)	Busser uden SORT-målinger
Alle – Let bybus ca. 10 m.	SORT 2: min. 2,4 km/l	Erfaret: min. 2,4 km/l
Alle – Let bybus ca. 12 m.	SORT 2: min. 2,1 km/l	Erfaret: min. 2,1 km/l
Alle – Let bybus ca. 13,7 m.	SORT 2: min. 1,9 km/l	Erfaret: min. 1,9 km/l

Busser, der bruger andet brændstof end diesel, skal som minimum ikke udlede mere CO₂/km, end det udslip der svarer til ovenstående krav til dieselbusser (2.654g. CO₂ pr. l). Krav til disse busser skal aftales særskilt.

6.3.3.4 Miljøkortlægning (Grønt regnskab)

Operatøren 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 bus-niveau. Det anvendte indberetningsskema kan rekvireres ved henvendelse til NT.

6.3.4 Støj

NT ønsker busser med lavest muligt støjniveau.

6.3.4.1 Udvendig støj

Udvendigt støjniveau:

Dieselbus max. 77 DB (A). Målemetoden er den af myndighederne specificerede støjmålemetode 1.

Såfremt der forekommer støj på mere end 77 dB(A) målt udvendigt, har NT ret til at kræve den pågældende bus udtaget af drift omgående.

6.3.4.2 Indvendig støj

Indvendigt støjniveau:

Der må højst være 72 DB (A) overalt i en højde af 1,2 m over gulv ved 50 km/t.

Målingen foretages under kørsel med tom bus med en hastighed på 50 km/t. Støjmålingen foretages 1,2 m over gulv ved såvel for- som bagaksel. Gennemsnitsværdien heraf betragtes som værdien for det indvendige støjniveau.

Såfremt der forekommer støj på mere end 72 dB(A) målt indvendigt, har NT ret til at kræve den pågældende bus udtaget af drift omgående.

6.3.4.3 Unødig støj

Al unødvendig støj fra busserne – f.eks. bremseskrig – er ikke tilladt. Hvis unødvendig støj – mod forventning – alligevel forekommer under driften, skal operatøren straks udbedre dette forhold.

6.3.5. Dokumentation

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

- Busudskiftningsplan

- Busoplysningsskema (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
Busoplysningsskema	X	X		
Registreringsattest		X		
Miljøsynsrapport			X*)	
Busoversigt – bilag 7		X	X**)	
Miljøkortlægning			X	

*) Evt. pr. kvartal

**) Samt ved busudskiftninger

6.4 – Design, information og reklamer

6.4.1 Farver, bomærker, påskrifter og flagning.

6.4.1.1 Bemaling af busser:

Busser (A-kontrakt) skal males i NT's farver. Bemaling sker i henhold til NT's designmanual, version 04.1.

For busser der kører i NT's regi anvendes 3 bundfarver. De 3 busfarver er NT - gul (bybusser), NT-rød (metrobusser) og NT - sølvgrå (landevejsbusser).

Der males NT - område (blå) og mellembånd (hvid) - på side og front omkring indstigningsdøren og på det diagonalt modsatte hjørne.

Tagfladerne fremstår i princippet som bussens bundfarve. Hjulene skal være forsynet med blanke hjulkapsler.

Farvekoder, målskema, typografi m.v. fremgår af NT's designmanual, "Bemaling af busser – version 04.1". Designmanualen kan rekvireres hos NT.

Bomærker:

NT's logo monteres på bussens front og til venstre for indstigningsdøren. NT leverer uden beregning et sæt pr. bus.

Entreprenøridentifikation placeres på langsiderne over vinduerne. Entreprenøridentifikation kan desuden placeres, indvendigt i bussen, på døren til chaufførkabinen.

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

Påskrifter:

Påskrifter udføres så vidt muligt som piktogrammer.

Udvendige påskrifter:

På begge sider af midtdør/bagdør anbringes: "Ingen indstigning" i øjenhøjde og med let læselig skrift (Helvetica medium) eller som piktogram.

I busser, hvor der medtages passagerer i kørestole, anbringes der ud for døren piktogrammer, der angiver, at kørestole 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 passagerer i kørestole, anbringes der piktogram der angiver plads til kørestole. Ved klapsæder i kørestolsområder opsættes skilt med teksten: "Overlad venligst denne plads til en kørestolsbruger"

Flag:

Flagning sker efter NT's anvisninger. Flagning kan ske i op til 30 dage uden ekstra kontrakt betaling. Faste flagdage fremgår af www.NordjyllandsTrafikselskab.dk

6.4.2 Reklamer/information.

6.4.2.1. Reklame- og informationspladser

Reklamer/information inde i bussen:

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 for Trafikinfo.

Hængeskilte

Indvendig reklame i bussen kan ske som hængeskilte ophængt i vinduer. NT disponerer over 2/3 pladser, jf. pkt. 2.2.

Skab/ramme på chaufførbagvæg

På chaufførbagvæggen eller tilsvarende placering på skab eller lignende opsættes en plakatramme. Rammen bag skal indvendigt være (h x b) 700 mm x 500 mm. (plakatmål). NT disponerer over pladsen, jf. pkt. 2.2.

Gulvrekamer

Gulvene på perronområder i NTs busser kan benyttes som reklameplads i stærkt begrænset omfang, og kun efter aftale med NT. Gulvrekamerne skal være lavet i et materiale, der er godkendt og velegnet til formålet. Reklamerne må ikke være flossede. Reklamerne må have en maksimal størrelse på 1,5 x 1,5 meter eller 1,5 meter i diameter.

Reklamer udvendigt på bussen:

På standard 12 m busser kan entreprenøren frit (jf. dog de begrænsninger, der er anført under pkt. 2.2) sælge reklamer i følgende områder udvendigt på bussen:

- | | |
|----------------------|----------------------------|
| - Venstre langside | max. 1 x 480 mm x 4800 mm. |
| - Højre langside | max. 2 x 480 mm x 2400 mm. |
| - Hæk, bagsmæk | max. 1 x 600 mm x 1500 mm. |
| - Streamer (bagrude) | max. 1 x 300 mm x 1400 mm. |

Heldekorening af bus/bus bagende kan kun ske efter aftale med NT. Kravspecifikation kan rekvireres hos NT.

På hvert af ovennævnte områder kan opsættes én reklame. Reklamerne skal være velholdte og uden flosser.

For reklamerne gælder følgende hovedregler for opsætning:

- Overkant af reklamestreamer på langsider placeres 5-10 cm fra underkant af sideruder.
- Reklamestreamer på venstre langside centrerer mellem hjulene.
- Reklamestreamers på højre langside slutter/starter 5-10 cm før/efter midterdøren.
- Hækstreamer centrerer på bagsmækken ell. placeres tilsvarende på busser uden bagsmæk.
- Bagrudestreamer centrerer vertikalt og underkanten af streamer placeres 5-10 cm. fra underkant af bagrude ell. placeres tilsvarende på busser uden bagrude.

For andre bustyper/busstørrelser end 12 m standardbusser skal størrelsen og placering godkendes af NT.

6.4.2.2. Reklamepladser til information og reklame som NT helt eller delvist råder over

Til information og reklame råder NT over:

- To pladser til hængeskilte i bussens forreste halvdel. Pladserne skal forsynes med klemmer eller kroge (afstand 350 mm).

- Monteret plakatramme bag førerplads til opsætning af plakat. De indvendige mål skal være (h×b) 700 × 500 mm.
- Bagrude ell. tilsvarende placering bag på bussen til placering af streamer - (h x b) 300 mm x 1400 mm.
- I 6 uger råder NT desuden over: (1) Tre hængeskilte i bageste halvdel af bussen (2) Den udvendige plads i format 480 mm x 4800 mm på venstre langside af bybusserne, som entreprenøren i forvejen anvender til reklame. Ved kontraktindgåelse aftales en procedure for fastlæggelse af hvordan/hvornår de 6 uger placeres i løbet af året.
- Anvendelse af totalreklame (heldekorerung af bagender og heldekorerung af busser) kan ske i stærkt begrænset omfang og kun efter aftale med NT.
- I busser med infoskærme anvendes skærmene til visning af stoppesteder, driftsinformation, nyheder, reklamer mv. Sendefladen skal være uden lyd, med mindre andet aftales med NT. Entreprenøren indgår aftaler vedr. nyheder og reklamer, mens NT leverer info vedr. stoppesteder, drift mv. Skærmene skal vise stoppestedsinformation ved hvert stoppested, og herudover fordeles sendetiden som udgangspunkt med 2/3 til visning af nyheder/reklamer, mens NT disponerer over den resterende 1/3. Entreprenøren modtager selv indtægterne fra reklamer og nyheder, men NT skal forhåndsgodkende den/de virksomheder/mediehuse, som entreprenøren indgår aftaler med.
- Andre former for reklame eller ændringer i ovennævnte reklameomfang, må kun etableres efter skriftlig aftale med NT. Fordeling af reklameindtægter ved ændringer/udvidelser forhandles med NT.
- 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 ½ helside (4 farver) i 6 uger (tilsvarende de trafikinformations- og reklamepladser NT har i busserne). Endelig aftale kan ikke indgås uden NT's skriftlige godkendelse.

6.5 - IT-udstyr/-anvendelse

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.

6.5.1 Generelt

NT har ret til at installere billetteringsudstyr, computer, net-udstyr, positioneringsudstyr, dataopsamlingsudstyr, informationsskilte samt informations- og reklameskærme i entreprenørernes busser. Udstyret som kan installeres, er listet under punkt 6.5.2.

Udstyret betales, leveres og installeres af NT med mindre andet aftales. Installationen kan blive foretaget af tredje part, som er godkendt af NT.

NT stiller krav om, at dele af IT-udstyret er installeret inden kontraktkørslen begynder. Eksempelvis kabling til rejsekortudstyr mv.

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. Afmontering, kabling, installation og test skal foretages af NT eller en leverandør/servicepartner, som er godkendt af NT.

Ved reparation af udstyret afholdes udgiften af NT, med mindre reparationen skyldes medarbejdernes uhensigtsmæssige brug af udstyret, hærværk, tyveri, brand m.v.. Så 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 almindelig slid.

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

6.5.2 IT-systemer og udstyr

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

- Rejsekortudstyr, herunder kortlæsere med tilhørende sokkel, TCU, chaufførterminal samt printer
- Buscomputer og tilhørende chaufførterminal til NT's realtidssystem
- Udvendige destinationsskilte
- Højttalersystem
- Automatisk stoppestedsannoncering (kun bybusser)
- Passagerdisplay - LED/diode display (minimum visende stop)
- Displays/skærme til passagerinformation (infotainment)

NT har endvidere i kontraktperioden ret til at supplere med andet IT-udstyr.

Værdien af NT-ejet IT-udstyr i entreprenørens varetægt, oplyses ved henvendelse til NT.

6.5.3 Generelle krav for IT-systemer og udstyr

I det nedenstående specificeres såvel generelle krav og vilkår, som gælder for alle IT-systemer og IT-udstyr, samt specificeres særlige krav for de respektive systemer.

6.5.3.1 Busanlæg

Der skal 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 sørger selv for tilvejebringelse af busgarage/opstillingsplads til busserne. Meddelelse om anlæggets placering skal fremsendes til NT senest 14 uger inden driftsstart af hensyn til bestilling af kommunikationsudstyr (WLAN) til rejsekort. Har NT ikke modtaget denne information indenfor denne tidsfrist, må entreprenøren påregne tomkørsel til nærmeste eksisterende WLAN, ind til WLAN er etableret på garagen. For denne tomkørsel afholder entreprenøren udgifterne.

Der etableres som udgangspunkt kun WLAN på garager, hvor minimum to driftsbusser holder.

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.

Bemærk, at mere detaljerede oplysninger omkring Rejsekort WLAN ses i afsnit 6.5.4.10.

6.5.3.2 Ansvar for installation

Entreprenørens ansvar omfatter alle fysiske arbejder vedrørende IT-skab, jf. afsnit 6.5.3.9, samt træk af kabler mellem bussens IT-skab og bus- og IT-komponenter samt montering af antenner.

Medmindre andet aftales, leverer, monterer og tilslutter NTs IT-leverandør alt IT-udstyr, der skal monteres i IT-skabet, herunder buscomputeren. Der er særlige bestemmelser for rejsekortet, jf. afsnit 6.5.4.10.

Entreprenøren skal deltage i evt. afsluttende test og godkendelse af det installerede IT-udstyr. Dette gælder uanset om IT-udstyret monteres fra kontraktstart eller i løbet af kontraktperioden.

Minimum 14 dage før kontraktstart skal entreprenøren stille alle busser vederlagsfrit til rådighed for montering af IT-udstyr samt test og godkendelse af IT-udstyr. Installationen vil blive udført af NTs servicepartner og vil blive udført over to, ikke nødvendigvis sammenhængende dage. Ved indsættelse af en ny/anden bus i løbet af kontraktperioden, skal denne ligeledes stilles til rådighed til installation af IT udstyr, minimum 14 dage før ibrugtagning af bussen.

Umiddelbart efter kontraktophør stiller entreprenøren alle busser vederlagsfrit til rådighed for NT til evt. afmontering af NTs IT-udstyr. NT betaler alle omkostninger i forbindelse med afmontering.

6.5.3.3 Montering

Placering af chaufførbetjent IT-udstyr, passagerdisplay og evt. andet IT-udstyr i bussen, der kan have betydning for chaufførens betjening, udsigts- og sikkerhedsforhold, skal godkendes af entreprenøren inden montering.

Konstateres der IT-funktionsfejl, der kan henføres til entreprenørens installationer eller IT skab, skal dette udbedres. Entreprenøren afholder udgifter hertil.

6.5.3.4 Afmontering

Umiddelbart efter kontraktophør skal IT-udstyr/rejsekortudstyret og buscomputere afmonteres og afleveres til NT. Dette skal ske efter aftale med NT. Der er tale om de udstyrselementer, der er leveret af NT.

Dette gælder også komponenter på reservedelslagre etc.

Tilbageleveringen gælder tillige diverse dokumentation, undervisningsmateriel og øvrigt materiale relateret til Rejsekortet og buscomputere.

Ved afmontering stiller entreprenøren alle busser vederlagsfrit til rådighed i den nødvendige tid – dog maks. én hverdag/bus og maks. 5 busser pr. dag. Tidspunktet for afmontering aftales mellem NT og entreprenør.

Hvis andet ikke aftales, forbliver skjulte kabler (der isoleres) samt antenner i bussen efter afmontering. Synlige monteringshuller i bussen afdækkes.

Afmontering af IT-udstyr foretages af et af NT udvalgt firma. Omkostningerne betales af NT.

6.5.3.5 Flytning af IT-udstyr i kontraktperioden

Bussen

Såfremt entreprenøren indsætter en bus, som ikke indgår i den aftalte busudskiftningsplan afholder entreprenøren selv udgiften til afmontering, kabling, installation og test. Afmontering, kabling, installation og test 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.

Garageanlæg

Ønsker entreprenøren at flytte IT-udstyr og/eller kommunikationslinjer hos entreprenøren, gælder samme vilkår som for flytning af IT-udstyr i busser. For rejsekort WLAN gælder det, at denne flytning skal varsles minimum 14 uger før den ønskede flytning.

6.5.3.6 Erstatningsansvar

Entreprenøren er erstatningspligtig for bortkomst og skader på NT-ejet IT-udstyr, der er i entreprenørens varetægt. Ansvar omfatter både udstyr og alle omkostninger til reparation.

Med mindre andet er aftalt, overtager entreprenøren ovennævnte ansvar fra det tidspunkt, hvor de pågældende dele fysisk er i entreprenørens varetægt. Det sker uden yderligere varsel.

6.5.3.7 Driftsansvar

Entreprenøren er ansvarlig for fuld IT-funktionalitet på kontraktkørsel. Dette ansvar omfatter både IT-systemer, der indføres fra kontraktstart og i løbet af kontraktperioden.

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 udstyr straks, hvis fejl opdages/indikeres. Fejlmelding skal foretages som anvist af NT.
- At værkstedspersonale, trafikledere og chauffører kan betjene og fejlmelde IT-udstyret i overensstemmelse med NT's anvisninger og brugervejledninger. Hvis andet ikke er aftalt, leverer NT undervisningsmateriale til entreprenøren senest én måned før driftsstart.

I øvrigt skal entreprenøren udføre/lade udføre funktionskontrol af hvert system ifølge de anvisninger, som gives af NT og/eller systemleverandøren. Entreprenøren er forpligtet til at sikre, at alt IT-udstyr, der er placeret hos entreprenøren eller i dennes busser, til stadighed er fuldt funktionsdygtigt.

Entreprenøren skal straks underrette NT, hver gang der konstateres tekniske fejl eller funktionsfejl i IT-systemer. Frister og øvrige vilkår for fejlmelding og rapportering fastlægges i forretningsgange, der aftales mellem parterne.

Eventuelle omkostninger til NT's leverandører eller eksterne servicepartnere, som følge af ukorrekte fejlmeldinger eller manglende overholdelse af aftaler om adgang til at arbejde på busser afholdes af entreprenøren.

Skader på tekniske og elektroniske komponenter i bussen, som entreprenøren er ansvarlig for, betales af entreprenøren.

Alle busser, der er udstyret med NT-krævet IT-udstyr, skal anvendes på de buslinjer eller vognløb/ture, som er fastlagt i kontrakten. Entreprenøren garanterer, at kontraktens fulde driftsomfang – eller en aftalt andel heraf – udføres med busser, der opfylder de aftalte krav om IT-udstyrets funktionalitet.

For kørsel på buslinjer, hvor NT kræver obligatorisk systemstart og/eller valg af aktuel kørsel på IT-systemet, og hvor NT har anvist entreprenøren adgang til selv elektronisk at overvåge enten busdriften og/eller oplysninger om status for bussers kontakt til IT-systemet (se afsnit 6.5.4.5), har NT ret til at betragte ture, der ikke er logget på, eller er logget forkert på IT-systemet, som udgåede ture. 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 af telematiksystemet 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 IT-systemet. I overensstemmelse med vilkårene i entreprenørkontraktens § 7 stk. 5. 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.

Ovennævnte frister og vilkår gælder også, hvis entreprenøren overtager ansvaret for selv at lægge filer med driftsvognplaner ind i NT's database.

For driftsopgaver og uddannelse, der pålægges entreprenøren efter kontraktstart, skal der indgås særskilt aftale med NT om betaling herfor. Når betalingen fastlægges, skal der tages højde for en evt. nyttevirkning, som entreprenøren har af de nye systemer.

6.5.3.8 Vedligeholdelsesansvar

Medmindre andet er aftalt, eller er krævet indeholdt i tilbudsprisen, afholder NT omkostninger til vedligeholdelse af det IT-udstyr, der er krævet og installeret af NT.

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.

Vedligeholdelse af udstyr, der ejes af NT, udføres af en servicepartner, der har aftale med NT herom.

NT kan kræve, at entreprenøren etablerer en af NT accepteret og betalt serviceaftale, der sikrer hurtig og korrekt reparation/ombytning af fejlbehæftede komponenter. Efter forudgående aftale kan NT vælge at have reservekomponenter liggende hos entreprenøren og lade denne stå for ombytning heraf, under dennes ansvar.

Medmindre andet aftales, har entreprenøren pligt til at stille fejlmeldte busser omkostningsfrit til rådighed for reparation alle dage mellem kl. 6 og 21. Tidspunktet for reparation, der aftales med NT's servicepartner, skal almindeligvis ske samme dag som fejlmeldingen og senest på 2. 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. For Rejsekort gælder særlige vilkår, se afsnit 6.5.4.10, vedrørende fejlmelding af Rejsekortudstyr.

Entreprenøren har pligt til at stille busser frit til rådighed for test og service i maks tre 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.

Elektroniske signaler, der i forvejen findes i bussen, og som ønskes anvendt af NT (f.eks. odometersignal og dørfunktion) skal vedligeholdes og holdes funktionsdygtige af entreprenøren uden omkostninger for NT.

Det påhviler tillige entreprenøren at dokumentere og vedligeholde oplysninger om pin-anvisning, sikringsvalg og tilladt forbrug på de enkelte pins, hvor NT skal lave tilslutning af udstyr.

Ved fejlmelding til entreprenøren af elektriske signaler fra bussen, der anvendes af NT-krævet IT-udstyr, har entreprenøren pligt til at udbedre disse senest på 2. arbejdsdag efter fejlmeldingen er modtaget.

NT udfører funktionskontrol af IT-systemer i forbindelse med kvalitetskontrol.

Hvis NT's funktionskontrol afslører manglende fejlmelding af NT-ejet udstyr mere end én gang inden for 3 måneder pr. kontrakt, vil omkostningerne til udbedring heraf blive pålagt entreprenøren.

I forbindelse med installation af nye IT-systemer, eller –funktioner, aftales funktionskrav og krav til systemets "opetid" samt sanktionsbestemmelser, hvis disse ikke allerede er fastlagt i Kontrakten.

6.5.3.9 IT-skab

Alt IT udstyr skal, så vidt det er muligt, placeres i et IT-skab i bussen. Undtaget herfra er chaufførterminal, kortlæsere og printer til rejsekortet samt passagerdisplay. 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 umiddelbart bag chaufføren, 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 opfyldes:

- Være forsynet med et 19" rack med monteringsskiner i hver side, både for og bag, i hele højden (NT leverer hylder)
- Indvendige dimensioner skal være 100 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 50 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
- 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 termostatstyret (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.
- Højtalere skal være forbundet til IT-skab og forstærkeren 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 (mm ²)	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 højttaler (-)	0,75	(Reserveret til fremtidig brug. Klemme etableres, men kræves ikke tilsluttet i dette udbud)
18	Chf højttaler (+)	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-skabet 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 IT-skabet. 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	17 amp
Backup (parkeret, hovedafbryder slukket)	4 amp

Hvis de i dette afsnit beskrevne signaler ikke er leveret, forbeholder NT sig ret til i forbindelse med installation af IT udstyr at få det etableret for entreprenørens regning

6.5.3.10 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 karrosseridele.

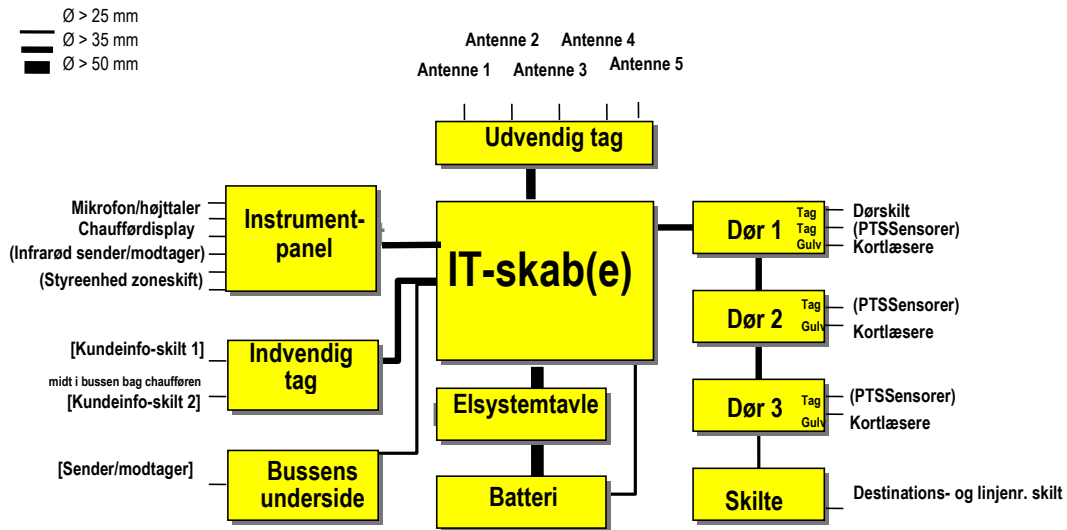
6.5.3.11 Kabelveje

Nedenstående figur viser kabeltræk- og dimensionskrav til kabelveje (trækrør) mellem 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 rejsekort skal der tages højde for, at der skal monteres 1 kortlæser pr. dør og 2 stk. ved dobbeltdøre. Kortlæserne skal monteres på eksisterende holdestænger ved dørene. Der skal leveres trækrør med træksnore fra IT-skabet til og gennem alle holdestænger, hvor der skal monteres kortlæsere. De pågældende holdestænger aftales med leverandøren af rejsekort.

Kabelveje i busser



6.5.

Ejeren af IT-udstyr har det fulde ansvar for, at dette ikke påvirker funktionaliteten af andet udstyr i bussen negativt.

6.5.3.13 Støj

Ejeren af bussens IT- og el-udstyr er ansvarlig for eventuelle omkostninger i forbindelse med at opfylde kravene vedrørende EMI og EMC, samt at kunne fremlægge dokumentation herfor

6.5.3.14 Integration med bussens el-system

Entreprenøren skal levere en åben kommunikationsgrænseflade og en dokumentation af telegramgrænseflade til blandt andet odometer-, dør- og STOP-signal samt hovedafbryder og højttalersystem.

6.5.4 Specifikke krav og vilkår for de enkelte IT-systemer og udstyr

6.5.4.1 Destinationsskilte

Alle busser skal være udstyret med destinations- og linjenummerskilte. Krav til udformning og antal findes i afsnit 6.2.pkt.18

Entreprenøren anskaffer, ejer og vedligeholder skiltene.

6.5.4.2 Buscomputer

NT har ret til at installere en buscomputer med tilhørende chaufførterminal, som skal betjenes, når bussen er i drift. Buscomputeren indbygges i bussens IT-skab, mens chaufførterminal efter aftale

med entreprenøren placeres i chaufførens umiddelbare nærhed. Foruden at levere realtid omkring den udførte kørsel til såvel chaufføren som passagerer, anvendes buscomputeren endvidere til:

- Automatisk stoppestedsannoncering
- Indhold til infotainmentsystemet (Trafikinformation, nyheder og info/reklamer)
- Alarmfunktion
- Anvisning af perron på terminaler
- Korrespondancesikring
- Kommunikation med trafikledelse
- Andre - NT kan i kontraktperioden tilføje andre funktionaliteter til buscomputeren.

Buscomputeren starter automatisk, når hovedafbryderen tændes og få minutter herefter er buscomputeren klar til drift. Efter hovedafbryderen slukkes, vil buscomputeren fortsat være i drift i 45 minutter, via et særskilt batteri.

Under normale forhold omfatter chaufførens betjening af buscomputeren valg af tur eller vognløb samt sikring af korrespondance med andre busser.

- NT tilstræber, at der i alle busser er etableret en integration mellem buscomputeren og Rejsekort, således, at chaufføren kun skal foretage valg af tur på rejsekort-skærmen, hvorefter samme tur automatisk overføres til buscomputeren.
- NT arbejder på at udbrede korrespondancesikring mellem busserne til hele NT's trafikområde. På særligt udvalgte lokationer, hvor NT i køreplanerne har garanteret forbindelse mellem to busser, skal der gennem NT's IT-system og buscomputeren ske en semi-automatisk sikring af korrespondancen. IT-systemet detekterer en mulig svigtende korrespondance, og systemet sikrer, at chaufførerne kan tage stilling til, om der er brug for at sikre korrespondancen, og om der i givet fald afventes.

6.5.4.3 Automatisk stoppestedsannoncering

Alle busser skal være udstyret med mikrofon, forstærker og højttalere (højttalersystem). Krav til udformning og antal findes i afsnit 6.2 pkt. 17.

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. Buscomputeren anvender linjeindgangen til automatisk stoppestedsannoncering. Bussernes højttalersystem skal forbindes til klemmerækken i IT-skabet.

Entreprenøren anskaffer, ejer og vedligeholder højttalersystemet.

6.5.4.4 Skærme til infotainment

Hver bus skal leveres med minimum to 19"skærme (minimumsstørrelse) med tilhørende DVI-splitter til visning af stoppestedsinformation, nyheder, reklamer m.m. (samlet kaldet infotainment). Den endelige skærmtype og placering aftales med og godkendes af NT. Typisk opsættes en skærm forrest i bussen og en skærm i midten af bussen. Det sikres herved, at alle passagerer kan se mindst 1 skærm. Skærmopløsningen skal være på 1440x900.

Indholdet på skærmene styres af bussens buscomputer og tilhørende Infotainment-enhed. Skærmene skal således leveres kablet frem til en DVI-spillter, der placeres i IT-skabet. Forbindelsen mellem skærme og Infotainment enhed skal være af typen DVI (Digital Visual Interface). Kablerne skal have en længde der gør, at de kan nå alle steder hen i IT skabet. Kablerne skal have en kvalitet, der er afstemt med den længde kablerne har i bussen - lange kabler kræver en bedre kvalitet end korte kabler. Stikkene skal være af typen DVI-D (digital) eller DVI-I (digital og analog) og skal kunne skruemonteres på en DVI splitter. DVI stikket på kablet skal være af en kraftig kvalitet og der skal være en god aflastning af kabel/stik, som sikrer at printet kan holde til vibrationerne i bussen. Generelt skal alle kabler og ledninger være forsvarligt aflastede.

Skærmene og DVI-splitter skal leveres selvstændigt strømforsynet og skal være tilpasset brug i busmiljøet.

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.

Bemærk at der er særlige krav for X Busser – ikke relevant for NT's 23.1 udbud.

Omkostninger til anskaffelse, drift og vedligeholdelse af skærmene afholdes af entreprenøren, mens NT varetager drift og vedligeholdelse af buscomputeren.

Entreprenøren skal føre dagligt tilsyn med, at infotainmentsystemet fungerer fejlfrit. Konstateres der fejl eller indikationer på fejl, skal disse registreres og udbedring iværksættes uden unødigt ophold. Kan fejlene relateres til det NT-ejet udstyr, skal fejlmelding ske som anvist af NT.

6.5.4.5 Applikation til driftsstyring

NT stiller en trafikstyringsapplikation til rådighed for entreprenøren. Trafikstyringen sker fra eksisterende PC'er og fast internetforbindelse hos entreprenøren. Det er muligt for entreprenøren at varetage funktionerne fra flere maskiner, placeret på forskellige lokationer på skift.

Trafikstyringsapplikationen skal anvendes til entreprenørens tilsyn med, at alle busser er meldt korrekt ind i NT's IT-system. Applikationen giver entreprenøren alarmer, hvis ture ikke udføres, og giver herved mulighed for hurtig reaktion, hvis chauffører sover over sig, overskrider terminaltider væsentligt ell. lign. Applikationen skal også anvendes til entreprenørens løbende overvågning af afviklingen af bustrafikken, herunder de enkelte bussers overholdelse af køreplanen.

NT forudsætter, at entreprenøren udnytter de muligheder for kvalitetsstyring, som trafikstyringsapplikationen stiller til rådighed.

Gennem trafikstyringsapplikationen kan entreprenør og chauffør kommunikere ved hjælp af tekstmeddelelser. På sigt forventes det, at denne facilitet skal anvendes i en mere aktiv trafikstyring, f.eks. til automatisk korrespondancesikring.

6.5.4.6 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.

6.5.4.7 Terminalstyringssystem

Ved anløb af en busterminal med terminalstyringssystem (pt. Aalborg Busterminal) er det en forudsætning for at få tildelt en perron, at bussen er korrekt tilmeldt sin tur på buscomputeren. Det er ligeledes en forudsætning, at busserne ikke påmelder sig næste tur, før afsætningsperronen er forladt. Ved forsinket indkørsel i perron på Aalborg Busterminal, må perronen ikke forlades, før der er givet klarsignal i chaufførdisplayet.

6.5.4.8 Alarmfunktion

NT kan installere en alarmknap i busserne, og IT-systemet stiller alarmknapsfunktionalitet til rådighed for entreprenøren. IT-systemet vil automatisk videresende en alarm fra en aktiv tilkoblet bus som en topprioriteret besked til en forud defineret modtager efter entreprenørens valg.

Det er NT's ansvar, at IT-systemet videresender alarmer i hele driftsperioden. Det er entreprenørens ansvar at modtage alarmer og behandle disse omgående. Dette kan ske ved egen overvågning, eller ved at indgå aftale med alarmcentral hos tredje part.

Svigt fra entreprenørens side i reaktion på alarmer, vil af NT blive betragtet som væsentlig kvalitetsbrist.

For mindre belastede ruter kan det konkret aftales, at alarmknap funktionen først idriftsættes på et senere tidspunkt.

6.5.4.9 Billetteringsudstyr – Møntveksler og -bord

Chaufførerne skal anvende møntvekselapparat.

Chaufførpladsen skal være udstyret med et møntbord, som muliggør en hurtig betaling og billettering.

Møntvekslere, møntborde og evt. chaufførtasker anskaffes og vedligeholdes af entreprenøren,

6.5.4.10 Billetteringssystem - rejsekort

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, 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 udstyr, antenne, kabelføring m.m. Udstyret skal overholde de krav, der er beskrevet i afsnit 6.5.3.13.

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, konfigurering og test. Entreprenøren skal stille busserne frit til rådighed én dag pr. bus. Med mindre 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.

NT monterer i denne proces de aktive komponenter i den klargjorte bus. Disse komponenter forbliver NTs ejendom. Installationen skal finde sted på et af NTs anvist garageanlæg, som udgangspunkt Aalborg Busterminal. Entreprenøren skal stille bussen til rådighed efter NTs anvisninger. Entreprenørens eventuelle ekstra omkostninger for kørsel til og fra installationsstedet, afholdes af entreprenøren.

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 indenfor NT's område, der er udstyret med rejsekort WLAN.

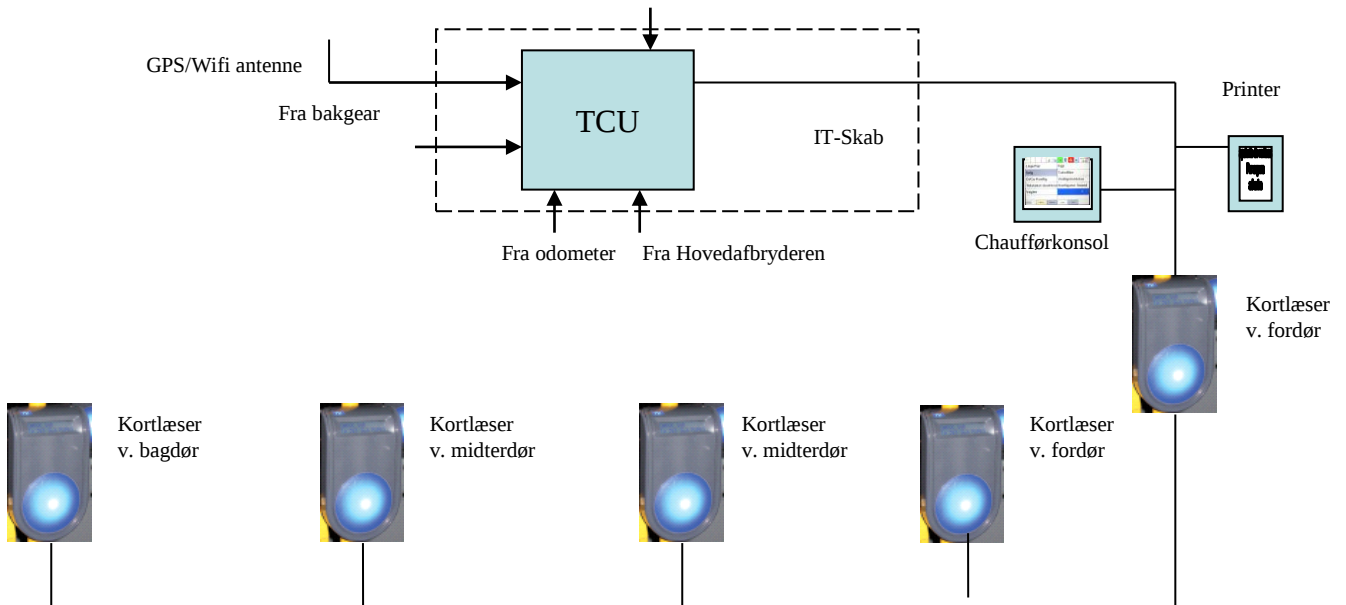
Når installationen er gennemført overtager entreprenøren ansvaret for udstyret.

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).
- Rejsekortenhed (TCU placeret i IT-skab). TCU enheden er en central dedikeret computerenhed for systemet.
- Kombineret WLAN/GPS antenne (placeret på bussens tag).

Møntbord med betjeningsenhed, printer og kortlæser (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.

Installation på garageanlæg

Der skal 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. Der etableres som udgangspunkt ikke WLAN til på garage/opstillingsplads, hvor kun 1 bus holder. Der kan indgås særskilt aftale mellem NT og entreprenøren, omkring betaling for tomkørsel, til nærmeste WLAN, hvis ikke dette er på bussens garage eller på en af rutens endestationer.

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.

Det skal være muligt for NT at installere WLAN'et senest 1 måned inden idriftsættelse. Midlertidige løsninger nødvendiggjort f.eks. af ombygninger etc., betales af entreprenøren

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. Entreprenøren får adgang til udtræk af rapporter vedrørende chaufførers salg af kontantbilletter. Alle omkostninger hertil betales af NT, idet entreprenøren dog forventes at have en fungerende internetforbindelse på stedet

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, og det er entreprenørens ansvar, at den daglige synkronisering af busserne i givet fald udføres på andre WLAN, hvis der i en periode ikke er etableret WLAN på den aktuelle garage.

Entreprenøren skal løbende medvirke til at sikre, at WLAN og kommunikationslinje er aktiv hele tiden. 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. Hvis ikke entreprenøren medvirker til dette, forbeholder NT sig ret til, at få det kontrolleret, af en af NT udpeget servicepartner. Entreprenøren afholder udgiften hertil.

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 betjening af rejsekortudstyret, indgår i NTs generelle faseopdelte grunduddannelse.

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 printer, 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 pinkode. Midlertidige chauffører kan i en given situation tildeles et "vikar-id/kode", men brugen af dette skal begrænses og være af kortest mulig varighed.

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 Backoffice. Hvis en bus tages ud af drift pga. fejl ved bussen, skal det sikres at data fra kortlæsere m.m. overføres til Backoffice 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 denne udpeget 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 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. NTs servicepartner arbejder således indtil kl.

21.00 på alle dage. Overholder entreprenøren ikke aftalte reparationstidspunkter, betaler entreprenøren NTs eventuelle ekstra omkostninger.

En detaljeret vejledning for fejlmelding findes i den udlevere Rejsekort, 1. line maintenance-manual. 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.

6.5.5 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.

6.6 – Busser til overtagelse, der er monteret med info-skærme.

Nedenstående busser, der indgår til overtagelse i NT's 23.1. udbud, er monteret med 2 stk. info-skærme tilhørende NT. Hvis busserne fortsætter i A-kontrakt for NT skal skærmene ikke demonteres, men blive i busserne. Øvrige skærme returneres til NT.

Der er ikke busser til overtagelse i NT's 23.1 udbud.

Pakke	Internt nr.	Registrerings nr.
--------------	--------------------	--------------------------

Bilag 7

Oversigt over kørselsmateriellet

Entreprenør:

Udbud

Busser

Navn	
Telefon	
Statusdato	

NT's udbud nr	23.1
Pakke nr	
Kontraktform	A

Maksimal gennemsnitsalder - år	8
Maksimal absolut alder - år	12
Antal driftsbusser i pakken	5

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	Uds.
1																		
2																		
3																		
4																		
5																		
6																		
7																		
8																		
Gennemsnitsalder: 1 år og 0 måneder								Summer	5	0								
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

Regulering for pris- og lønudvikling (§21)

Reguleringen efter § 21 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

Det fælles omkostningsindeks beregnes ud fra udviklingen i følgende indeks fra Danmarks Statistik 1), 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.

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 omkostningsindekser for juni 2017, der er anført som priseniveau i udbudsbetingelserne, og opgjort til 110,2.

- 1) Enkelte DS Indeks er af tekniske grunde ændret. Se de aktuelle indeks på www.trafikselskaberne.dk

Bilag 9

Afgivelse af oplysninger om personaleforhold mv. ved kontraktudløb

Procedure

Tidsfrister og 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 Den hidtidige entreprenør har pligt til - så vidt muligt med virkning fra overtagelsesdagen - at foretage de opsigelser, som den nye entreprenør under hensyntagen til virksomhedsoverdragelsesloven finder nødvendige. Ansvar og risiko for opsigelser, foretaget af den hidtidige entreprenør, foranlediget af den nye entreprenør, påhviler sidstnævnte.
- 6 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.
- 7 Inden for to måneder skal den hidtidige entreprenør dokumentere opfyldelse eller fornøden garanti for opfyldelse af ethvert mellemværende (feriepenge, afspadsering, pensionsbidrag mv.) med personalet, som påhviler den hidtidige entreprenør. Hvis dette ikke foreligger rettidigt, forlænges perioden for sikkerhedsstillelse i § 1, stk. 8 i A-kontrakten.

Oplysninger om personaleforhold

Nedenstående oplysninger afgives i overensstemmelse med § 30 - A-kontrakten.

Fra entreprenør _____

Der kan blive tale om at overdrage følgende ansatte til den nye entreprenør.

Chauffører (tillidsrepræsentanter hhv. sikkerhedsrepræsentanter angives ved T hhv. S)

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 10 Busovertagelse

Bilag 10.1

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 – X busser dog kun til 120 måneder (NT 18.0) - 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 der opfylder de særlige krav til komfort og indretning af X Busser – stole, toilet, aircondition o. lign. – forhøjes overtagelsesprisen med 20%.

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 Trafikselskaberne 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 ved genudbud af kørslen vil ske efter følgende procedure:

1. 1 år før kontraktophør fremsender NT en oversigt over busser, som fremtidige entreprenører i henhold til kontrakten er forpligtet til at overtage, og med angivelse af de modelberegnedes overtagelsespriser pr. seneste reguleringsdato. Entreprenøren skal afgive et juridisk bindende tilsagn om, hvorvidt han ønsker de pågældende busser overtaget. For de busser, der ønskes overtaget, udfyldes en busrapport (underbilag 10.4), der sendes til NT.

Svarfrist for entreprenørerne er en måned. Hvis entreprenøren i det bindende tilsagn ikke medtager en eller flere busser, som der er overtagelsespligt for, vil disse busser ikke senere kunne kræves overtaget.

2. 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 modelberegnedes pris. Der gives tillæg, hvis bussen har en bedre vedligeholdelsesstandard end forventet efter dens alder og kørte km., og fradrag, hvis vedligeholdelsesstandarden 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 10.2 og skemaerne i underbilag 10.3 og 10.4 anvendes. Syn og skøn skal være afsluttet senest 3 uger før overtagelsesdagen.

3. Den modelberegnedes 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 10.5. 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.

4. 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. 7 og 8 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.

5. 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.

6. Sælgers firmanavn skal være fjernet fra busserne senest 14 dage efter overtagelsen.
7. 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.
8. 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	292,2	2016	1.928.009	2.217.211	2.224.626	2.076.318	2.892.014
1 år	290,2	2015	1.914.982	2.202.229	2.209.595	2.062.288	2.872.473
2 år	288,0	2014	1.900.453	2.185.521	2.192.830	2.046.642	2.850.679
3 år	284,6	2013	1.878.000	2.159.700	2.166.923	2.022.462	2.817.000
4 år	280,5	2012	1.850.736	2.128.347	2.135.465	1.993.101	2.776.105
5 år	279,0	2011	1.841.114	2.117.281	2.124.362	1.982.738	2.761.671
6 år	276,8	2010	1.826.680	2.100.682	2.107.708	1.967.194	2.740.020
7 år	268,9	2009	1.774.242	2.040.378	2.047.202	1.910.722	2.661.363
8 år	258,8	2008	1.707.859	1.964.037	1.970.606	1.839.232	2.561.788
9 år	248,7	2007	1.641.475	1.887.697	1.894.010	1.767.743	2.462.213
10 år	242,9	2006	1.603.165	1.843.640	1.849.806	1.726.486	2.404.748
11 år	237,5	2005	1.566.935	1.801.976	1.808.002	1.687.469	2.350.403
12 år	235,7	2004	1.555.290	1.788.584	1.794.566	1.674.928	2.332.935
Basis	197,0	1992	1.300.000	1.495.000	1.500.000	1.400.000	1.950.000

Bemærk:

- Nyvognspriserne gælder for hele kalenderåret. Ved beregning af overtagelsespriser reduceres nyvognspriserne til 85%.
- Indekset/priserne beregnes én gang årligt af Trafikselskaberne i Danmark og offentliggøres på www.trafikselskaberne.dk

Bilag 10.2

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 overdragelsestidspunktet 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 10.3), som de underskriver på stedet. Som basisoplysninger anvendes den busrapport (underbilag 10.4), 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 mindre priser. Udbedringen skal være fortaget og meddelelse herom sendt til sælger senest 14 dage inden overtagelsestidspunktet.

4. Merpriser og mindre priser

Overtagelsesprisen er beregnet i henhold til bilag 10.1. 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 mindre pris, som tager hensyn til, om bussens vedligeholdelsesstand i forhold til dens alder vurderes som værende over eller under middel. Mer- eller mindre prisen 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 enkelt punkter i synsrapporten. I skemaet er det ved skravering angivet, om der under det enkelte punkt kan blive tale om mer- og/eller mindre betaling.

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

Pkt. 2. Frontrude. Mindre pris 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 reparationsudgiften 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.

Bilag 10.3

Skema for syn & skøn ved overtagelse af bus

Udvendt 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	Mindre pris

For de punkter under 1-12, hvor der er angivet mer- eller en mindre pris, 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 _____

**Bilag 10.4****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 _____

Brændstof _____

Nuværende reg. nr. _____

Stelnr _____

Chassisfabrikat/længde/antal aksler: _____

Motortype: _____

Karosserifabrikat: _____

Gearkasse type: _____

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 ekstra-udstyr berettiger efter ejers opfattelse til en forhøjelse af busprisen: _____

Dato _____

Underskrift: _____

Bilag 10.5

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 og lignende. 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 reklimationsfrist 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 A-kontraktens bilag 10.1 "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 overtagelsestidspunktet, den og frem til omregistrering har fundet sted senest den .

Moms**§10**

Sælgers evt. moms-reguleringsforpligtelse er køber uvedkommende.

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

Omkostninger**§11**

Omkostningerne til stempeling 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:

Bilag 11

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.

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, vagtplaner el. arbejdstidsregistreringer, 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

Dokumentationen skal være NT i hænde senest fem arbejdsdage efter påkravets modtagelse. Redegørelsen skal være NT i hænde senest 10 arbejdsdage efter påkravets modtagelse.

2.4. Videregivelse af dokumentation

NT vil i vurderingen af løn- og arbejdsvilkår i konkret virksomhed indhente en udtalelse fra de af arbejdsmarkedets parter, der repræsenterer den overenskomst, som den pågældende entreprenør/vognmand i tilbuddet har angivet at følge. For at arbejdsmarkedets parter har mulighed for at komme med en vurdering af forholdene, vil al den dokumentation, som NT har indhentet, blive sendt til arbejdsmarkedets parter i anonymiseret form.

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.

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.

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. Arbejdsdage er defineret som de dage, hvor der er kørsel. 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. Arbejdsdage er defineret som de dage, hvor der er kørsel. 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 vogne/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.