



## UDBUDSVILKÅR FOR A-KONTRAKTKØRSEL

|                                                                              |           |
|------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Nyskabelser.....                                                             | 3         |
| Nyskabelse i forhold til 26.5 udbud .....                                    | 5         |
| Opmærksomhedspunkter .....                                                   | 5         |
| <b>1. OMFANG OG ANVENDELSE AF UDBUDSMATERIALET .....</b>                     | <b>6</b>  |
| <b>2. DEN UDBUDTE KØRSEL MV .....</b>                                        | <b>6</b>  |
| 2.1 Den udbudte kørsel .....                                                 | 6         |
| <b>3. PROCEDURE, TIDSFRISTER OG HENVENDELSER.....</b>                        | <b>7</b>  |
| <b>4. PRÆKVALIFIKATION .....</b>                                             | <b>8</b>  |
| 4.1 ESPD-dokumentet – Det fælles europæiske udbudsdokument .....             | 8         |
| 4.1.1 Oplysninger om den økonomiske aktør (del II).....                      | 9         |
| 4.1.2 Udelukkelsesgrunde (del III).....                                      | 9         |
| 4.1.3 Egnethed (del IV - Udvælgelseskriterier).....                          | 9         |
| 4.1.4 Begrænsning af antallet af kvalificerede ansøgere (del V).....         | 10        |
| 4.1.5 Afsluttende erklæringer (del VI).....                                  | 10        |
| 4.1.6 Støtteerklæring .....                                                  | 10        |
| 4.1.7 Dokumentation til ESPD-dokumentet .....                                | 11        |
| <b>5. TILBUDSFASEN .....</b>                                                 | <b>11</b> |
| 5.1 Forhandling .....                                                        | 11        |
| 5.2 Tilbud .....                                                             | 13        |
| 5.3 Særligt vedrørende option .....                                          | 14        |
| 5.4 Tilbudspriser .....                                                      | 15        |
| 5.5 Busoplysninger .....                                                     | 16        |
| 5.6 Beskrivelse af byders virksomhed .....                                   | 16        |
| 5.7 Implementeringsplan .....                                                | 17        |
| 5.8 Underentreprenører .....                                                 | 17        |
| <b>6. KONTRAKTLØBETID .....</b>                                              | <b>17</b> |
| <b>7. FORBEHOLD.....</b>                                                     | <b>18</b> |
| <b>8. KØREPLANÆNDRINGER .....</b>                                            | <b>19</b> |
| <b>9. OVERTAGELSE AF DE HIDTIL ANVENDTE BUSSER .....</b>                     | <b>19</b> |
| 9.1 Særligt vedrørende overdragelse af busser ved kontraktudløb .....        | 19        |
| 9.2 Deltagelse i brintbusprojekt.....                                        | 19        |
| <b>10. KRAV TIL BUSSER .....</b>                                             | <b>19</b> |
| <b>11. VIRKSOMHEDSOVERDRAGELSE .....</b>                                     | <b>20</b> |
| <b>12. PERSONALEFORHOLD.....</b>                                             | <b>21</b> |
| 12.1. Løn- og arbejdsvilkår, herunder arbejdsmiljø og sociale klausuler..... | 21        |
| 12.2 Chaufføruddannelse .....                                                | 22        |
| 12.3 Arbejdsmiljø .....                                                      | 22        |
| <b>13. PARTNERSKABER.....</b>                                                | <b>23</b> |
| <b>14. SIKKERHEDSSTILLELSE .....</b>                                         | <b>23</b> |
| <b>15. TILDELINGSKRITERIER .....</b>                                         | <b>23</b> |



|                                                                                              |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 15.1 Pris 50 % .....                                                                         | 24        |
| 15.2 Kvalitet af drift 25 %.....                                                             | 25        |
| 15.3 Miljø 25%.....                                                                          | 29        |
| <b>16. OFFENTLIGGØRELSE, FORTROLIGHED OG AKTINDSIGT .....</b>                                | <b>30</b> |
| <b>17. ANNULLERING AF UDBUD .....</b>                                                        | <b>31</b> |
| <b>18. KONTRAKTINDGÅELSE .....</b>                                                           | <b>31</b> |
| <b>19. KVALITETSSTYRING, BONUSMODEL, ARBEJDSMILJØ MV .....</b>                               | <b>31</b> |
| <b>20. EKSTRA- OG DUBLERINGKØRSEL .....</b>                                                  | <b>31</b> |
| <b>21. NT Udstyr i busserne .....</b>                                                        | <b>32</b> |
| <b>22. CHAUFFØRFACILITETER .....</b>                                                         | <b>33</b> |
| <b>23. DEPOT .....</b>                                                                       | <b>34</b> |
| <b>Bilag A Garantierklæring.....</b>                                                         | <b>36</b> |
| <b>Bilag B Chaufførfaciliteter.....</b>                                                      | <b>37</b> |
| <b>Bilag C-1 D-kontrakt om dublerings- og ekstrakørsel med kontraktbus .....</b>             | <b>43</b> |
| <b>Bilag C-2 Dubleringftale samt aftale vedr. kørsel til særlige arrangementer.....</b>      | <b>46</b> |
| <b>Bilag D Støtteerklæring .....</b>                                                         | <b>51</b> |
| <b>Bilag E Elektronisk tilbudsgivning og det fælles europæiske udbudsdokument, ESPD.....</b> | <b>52</b> |
| <b>Bilag F Beskrivelse af køreplaner og kapacitet .....</b>                                  | <b>53</b> |
| <b>Bilag G Erhvervslejekontrakt vedr. depotareal .....</b>                                   | <b>58</b> |
| <b>Bilag H Forpligtelser i forbindelse med brintbusprojekt .....</b>                         | <b>59</b> |



## Nyskabelser

Udbudsbetingelserne er generelt gennemgået og revideret i forhold til NT's tidligere udbud. Tilbudsgiver henstilles til selv at gennemgå det fulde udbudsmateriale. Dog kan der som orientering nævnes følgende nyskabelser/ændringer:

- I 26.6 udbud anvendes udbudsproceduren udbud med forhandling i henhold til EU's forsyningsvirksomhedsdirektiv 2014/25/EU samt implementeringsbekendtgørelsen nr. 1624 af 15. december 2015. Udbudsmaterialet er tilrettet med angivelse af de dele og afsnit, som skal udfyldes i ESPD-dokumentet, herunder også egnetheds- og udvælgelseskriterierne for prækvalifikationen. Se afsnit 4 for mere herom.
- Kørslen udbydes med 3 pakker, én for plusbus, én for øvrige linjer og én for dubleringskørslen. Grundet kontraktens kompleksitet med både Plusbus, grøn omstilling samt ét depotanlæg tildeles pakkerne samlet til én entreprenør.
- Ved tilbud i NT's 26.6. udbud skal tilbudsgiver angive en option med en sats for, hvormeget timeprisen vil kunne reduceres med, såfremt entreprenøren får ret til at sælge den udvendige reklameplads. Kraverne til optionen fremgår nærmere af afsnit 5.
- Betalingsmodellen er udvidet med to satser for faste depotomkostninger, som er uafhængig af antallet af busser og køreplantimer. De faste depotomkostninger er nærmere beskrevet i afsnit 5.
- Kontraktens § 13 samt bilag 6 er opdateret og tilpasset i forhold til de nye retningslinjer for brugen af reklamer på/i busserne.
- Anfordringsgaranti er ændret til 200.000 kr. pr. driftsbus for A- og D-kontraktkørsel, jf. afsnit 14.
- Kontraktlængden for A-kontrakterne er 10 år med en option på 6 års forlængelse jf. oversigten over den udbudte kørsel. Der er mulighed for to års garanteret kontraktforlængelse ved levering af kvalitet over et vist niveau jf. kontraktens afsnit 11.
- For 13 ud af de i alt 111 busser som skal anvendes til kørslen, er der et krav om en BRT-bus (Plusbus), som er ca. 24-25 lange. Kravene til indretning, udstyr og design af Plusbussen er i udgangspunktet baseret på kravene til de almindelige bybusser, men der vil grundet Plusbussens længde og rolle som flagskib i bybusdriften også være krav, som gælder særligt for Plusbussen jf. kontraktens bilag 6. F.eks.:
  - Der vil ikke være kontantsalg i busserne.
  - Der vil være ind- og udstigning af alle døre.
  - Der skal være en aflukket førerkabine, hvor der dog er en integreret serviceluge eller lignende hvorigennem, det vil være muligt for kunderne at komme i kontakt med chaufføren.



- Kørslen udbydes med krav om emissionsfrit drivmiddel på fabriksnye busser.
- Omfanget af de udbudte køreplaner og antal vognløb kan justeres med +/- 3 %, hvis tilbudsgiver vurderer, at det giver en mere hensigtsmæssig drift, herunder blandt andet under hensyntagen til styrker og begrænsninger af det tilbudte drivmiddel.
- NT har indgået aftale om leje af et areal til depot i Aalborg Øst. Det er et krav i udbudsmaterialet, at entreprenøren skal anvende dette areal. Det er entreprenøren, som skal etablere depotet, som efter endt kontrakt skal overdrages til en eventuelt ny entreprenør. Kravene til depotet er beskrevet under pkt. 23 samt i kontraktens bilag 12.
- Der er indført krav om en implementeringsplan i forbindelse med kontraktstart. Implementeringsplanen skal vedlægges tilbudsgivningen, jf. afsnit 5.7.
- Der vægtes ikke efter arbejdsmiljø samt miljøcertificering i tildelingsmodellen, da disse nu er kontraktkrav.
- Tildelingskriterierne er blevet revideret. Kvalitet af drift består nu udelukkende af tilbudt kvalitet. Vægtingen af miljø er hævet i forhold til tidligere, og der evalueres ikke længere på busmateriel. Der kan ved kontraktstart blive tale om overdragelse af en række dieselbusser fra de tidligere entreprenører. Det vægtes positivt, at dieselbusserne i givet fald udfases hurtigst muligt, så by- og Plusbuskørslen i Aalborg kan blive gennemført med 100% emissionsfrit materiel. Grønne personalebiler indgår tillige som en del af tildelingskriterierne, jf. afsnit 15.
- I forhold til bonusmodellen i kontraktens bilag 4A er der revideret i afsnittet om egenkontrol samt tilføjet et nyt afsnit vedr. partnerskab.
- Bilag 4B om uddannelseskrav i kontrakten er generelt revideret. Der er blandt andet indført nye tiltag i form af udvidede mentorfunktioner og minimumskrav til rutebuschaufføruddannelsen.
- Bilag 6 i kontrakten er generelt revideret. Herunder er der i alle busser indført krav om automatisk hastighedsdæmpning og et system til sikring af jævnt flow i turene på en rute.
- Busmateriellet skal gennemgå en renovering både ud- og indvendigt, når materiellet er henholdsvis 4,0 og 8,0 år, jf. bilag 6.
- For at give øget mulighed for kombinationsrejser og heraf følgende bedre mobilitet skal der medtages cykler.
- NT vil gerne som et led i forhandlingerne efter tilbudsafgivelse drøfte følgende punkter med tilbudsgiverne:
  - Indretning og design af bybusser og Plusbussen.
  - Bud på hvordan driften kan afvikles ud fra kriterierne omkring minimumsfrekvens og kapacitet.



- Bud på hvilke støttesystemer der kan være med til at forbedre sikkerheden i forhold til ulykker m.m.
- Løsningsmuligheder for Plusbus i de situationer, hvor kantstenshøjden er lavere end de normale 24 cm.
- Indretning og design af depotanlæg

Se nærmere herom i udbudsvilkårene afsnit 5.

## Nyskabelse i forhold til 26.5 udbud

- Tilbudsblanketten er revideret. Der skal angives fire priser for hvert samlet tilbud, afhængig af i hvilket omfang busoverdragelse finder anvendelse, og der skal angives to satser for faste depotomkostninger, se afsnit 5. Tilsvarende skal der afgives busoplysninger for de fire forskellige overdragelsesscenarier.
- *Beskrivelse af byders virksomhed* kan udfyldes som onlineblanket eller vedlægges i word/pdf-format, se afsnit 5.
- Den geotekniske rapport for depotgrunden forefindes på udbudsportalen.
- Designguiden for Plusbussen – wayfinding forefindes på udbudsportalen.
- Der er udarbejdet en skabelon til udarbejdelse af kapacitetsforøgelsen på 10%, se afsnit 5. Skabelonen forefindes på udbudsportalen.
- NT fastholder det tidligere krav om en gangbredde på minimum 55 cm, men der er i dette udbud åbnet op for muligheden for, at gangbredden kan reduceres til 50 cm mellem podestre, se kontraktens afsnit 6.2.9.
- Bemærk mindre justeringer i kontraktens afsnit 6.8.

## Opmærksomhedspunkter

1. Der rettes opmærksomhed på, at busser med euronorm lavere end EURO 6 ikke må køre i miljøzonen i Aalborg Kommune. I tilfælde af, at busoverdragelse finder anvendelse, overdrages op til i alt 75 busser, hvoraf 25 er EEV busser, og disse vil derfor i praksis ikke kunne indgå i driften af Aalborg by.
2. Tilbudsgiver forpligter sig til at indtræde i det igangværende forsøgsprojekt omkring test af brintbusteknologien i Nordjylland. Disse forpligtelser er nærmere beskrevet i afsnit 9 samt i bilag H.



# UDBUDSVILKÅR FOR A-KONTRAKTKØRSEL

## 1. OMFANG OG ANVENDELSE AF UDBUDSMATERIALET

Det samlede grundlag for afgivelse af tilbud på A- og D-kontraktkørsel består af følgende:

1. Ansøgning og dokumentation for prækvalifikation.
2. Tilbudsgrundlag.
3. Pakkemateriale samt supplerende bilag på udbudsportalen.
4. Spørgsmål/svar der offentliggøres på udbudsportalen.

Tilbudsgrundlaget har to hoveddele: Nærværende udbudsvilkår med bilag A-H samt A-kontrakt om buskørsel med bilag 1-15.

Udbudsvilkårene anvendes alene i forbindelse med tilbudsgivning og efterfølgende indgåelse af kontrakt og indeholder primært vejledninger samt krav til tilbudsgiver ved afgivelse af tilbud. Dog er visse centrale kontraktvilkår fremhævet i pkt. 10-14 og 19-23.

A-kontrakt om buskørsel fastlægger de krav, der vil være gældende for kørslens udførelse og angiver, hvordan forholdet mellem Nordjyllands Trafikselskab (NT) og entreprenøren reguleres. Det er et ufravigeligt vilkår, at kørslen skal udføres på grundlag af A-kontrakten. Tilbud, der indeholder forbehold i forhold til denne kontrakt, vil således blive kasseret.

## 2. DEN UDBUDTE KØRSEL MV.

Udbuddet foretages som udbud med forhandling i henhold til EU's forsyningsvirksomhedsdirektiv 2014/25/EU samt implementeringsbekendtgørelsen nr. 1624 af 15. december 2015. Den udbudte kørsel har hoved-CPV-kode 60100000 og supplerende CPV-kode 60112000.

### 2.1 Den udbudte kørsel

Den udbudte kørsel er angivet i en oversigt på udbudsportalen. Den udbudte kørsel er inddelt i tre pakker. Kørslen i de enkelte pakker er nærmere beskrevet i pakkematerialet. På udbudsportalen findes oplysninger om overtagelse af busser og personale, eksport/VDV-filer samt data vedr. drift og passagerer (tællinger fra 2018).

Tidspunktet for påbegyndelse af kørslen fremgår af oversigten over den udbudte kørsel. Kørslen påbegyndes ved driftsdøgnets start.

**Rutekort for de enkelte ruter i pakke 400 findes her:**

<https://platform.remix.com/map/01c975d?latlng=57.02862,9.92525,12.304>

**Rutekort for de enkelte ruter i pakke 401 og pakke 403 findes her:**

<https://platform.remix.com/map/9b860bc?latlng=57.03366,9.92944,11.804>

De enkeltes buslinjers rutegrene vil kunne ses ved at klikke på den ønskede buslinje. Kørslen i udbuddet har opstart i august 2022, men køreplanerne og vognløbene i pakkematerialet ligger



datomæssigt i perioden august 2020 – august 2021 og svarer til et køreplanår. Tilbudsprisen skal beregnes på baggrund af dette materiale, og der forventes kun mindre justeringer af køreplaner og vogndøb pr. kørselsstart august 2022.

For pakker med ekstra- og dubleringskørsel (D-kontraktkørsel) gælder særlige vilkår, og der skal afgives tilbud på både A- og D-kontraktkørsel.

Det er tilbudsgiverens ansvar, at tilbuddet tager højde for alle forhold på ruten. Tilbudsgiverne opfordres derfor til selv at køre ruterne igennem for herigennem at få et opdateret billede af vejforholdene.

Der er i de køreplaner, der fremgår af udbudsmaterialet, taget hensyn til vejforhold, herunder bump og chikaner, samt til trafikforhold. På tilsvarende vis bliver det i forbindelse med den årlige revision af køreplanerne vurderet, om der skal ske justeringer af køretider på grund af ændrede vej- og trafikforhold.

Alle de i udbudsmaterialet omhandlende ydelser skal udføres i fuld overensstemmelse med dansk lovgivning.

### 3. PROCEDURE, TIDSFRISTER OG HENVENDELSER

| Tidsplan for udbuddet                                        |                 |
|--------------------------------------------------------------|-----------------|
| Offentliggørelse af udbud/prækvalifikation                   | 7. januar 2021  |
| Frist for tilbudsgivers indsendelse af spørgsmål             | 14. januar 2021 |
| Frist for NT's besvarelse af spørgsmål                       | 16. januar 2021 |
| Ansøgningsfrist prækvalifikation*                            | 22. januar 2021 |
| Meddelelse om prækvalifikation og opfordring til at give bud | 25. januar 2021 |

\* I den undtagelsessituation at NT's udbudsportal lider under et teknisk nedbrud og således ikke er tilgængelig i en periode af sammenlagt mere end 2 timer inden for de sidste 12 timer af ansøgnings- eller tilbudsfristen, forlænges fristen med 24 timer.

Øvrige tidsfrister aftales senere mellem NT og de prækvalificerede, jf. forsyningsvirksomhedsdirektivets art. 47, stk. 2.

Alle henvendelser i form af spørgsmål til indholdet/forståelsen af udbudsmaterialet eller vedr. proceduren skal rettes skriftligt til NT via udbudsportalen. Dette vedrører også henvendelser med henblik på verifikation af data eller oplysninger i materialet. Alle spørgsmål besvares skriftligt. Spørgsmål og svar uploades på udbudsportalen, idet det ikke angives, hvem der har stillet spørgsmålet. Der vil ikke blive udsendt svar senere end 6 dage før prækvalifikations-/tilbudsfristernes udløb.

Spørgsmål som ønskes besvaret inden aflevering af ansøgning om prækvalifikation, skal stilles **senest den 14. januar 2021 og vil senest blive besvaret den 16. januar 2021**. Eventuelle spørgsmål til udbudsmaterialet, som ønskes besvaret inden fristen for aflevering af henholdsvis indledende tilbud og endeligt tilbud, skal være indsendt i god tid inden i de angivne svarfrister i



tidsplanen.

Ansøgninger, der uploades efter ansøgningsfristens udløb, vil ikke blive taget i betragtning. Det samme gælder ansøgninger, der ikke lever op til NT's minimumskrav til egnethed.

Der henvises i øvrigt til de beskrevne forhold i pkt. 5 vedr. forhandlingsforløbet, hvoraf flere forhold kan indvirke på den beskrevne tidsplan ovenfor. Henvendelser af teknisk karakter (adgang til udbudsportalen mv.) skal rettes direkte til udbudsportalens supportfunktion.

#### **4. PRÆKVALIFIKATION**

Aftale om buskørsel kan indgås med såvel en enkeltperson som et selskab eller en anden juridisk person. Vedkommende skal dog eje eller repræsentere en virksomhed, der er registreret i Det Centrale Virksomhedsregister (CVR). Der kan kun søges om prækvalifikation til at byde på alle pakkerne.

##### **4.1 ESPD-dokumentet – Det fælles europæiske udbudsdokument**

Ansøger skal i forbindelse med ansøgning om prækvalifikation aflevere udfyldt ESPD-dokument med oplysninger som beskrevet i det følgende. Dokumentet findes på NT's udbudsportal med følgende link:

<https://www.ethics.dk/ethics/eo#/cdd8d978-8f18-40ed-92bc-2c4c656a58e8/homepage>

Der er først afgivet ansøgning, når følgebrevet er underskrevet (signeret elektronisk).

Der er en nærmere beskrivelse af, hvordan ESPD-dokumentet udfyldes i bilag E. Der henvises desuden til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vejledning hertil:

<https://www.kfst.dk/udbud/udbudsregler/espdl/>

I ESPD-dokumentet skal følgende dele udfyldes:

- Del II: Oplysninger om den økonomiske aktør
- Del III: Udelukkelsesgrunde
- Del IV: Egnetheds- og udvælgelseskriterier
- Del V: Begrænsning af antallet af kvalificerede ansøgere
- Del VI: Afsluttende erklæringer

##### **4.1.1 Oplysninger om den økonomiske aktør (del II)**

Afsnit A: Oplysninger om den økonomiske aktør: Skal udfyldes.

Afsnit B: Oplysninger om den økonomiske aktørs repræsentanter:

Her kan angives oplysninger om den økonomiske aktørs repræsentanter, såfremt den som indsender tilbuddet, ikke kan repræsentere den økonomiske aktør i forbindelse med udbudsproceduren.

Afsnit C: Oplysninger om udnyttelse af andre enheders kapacitet:

Ansøger skal oplyse, om ansøger baserer sig på underleverandører eller andre enheder for at kunne





opfylde mindstekrav til egnethed og udvælgelseskriterierne, jf. pkt. 4.1.3. Såfremt ansøger baserer sig på underleverandører eller andre enheders kapacitet i forhold til den økonomiske og finansielle formåen eller den tekniske formåen, skal ansøger vedlægge sin ansøgning om prækvalifikation et særskilt ESPD udfyldt af underleverandøren (eller den/de andre enheder) med de oplysninger, der anmodes om i ESPD-dokumentets del II, afsnit A og B samt ESPD-dokumentet del III og del IV.

Afsnit D: Oplysninger om eventuelle underleverandører, hvis kapacitet den økonomiske aktør ikke baserer sig på, skal udfyldes.

#### **4.1.2 Udelukkelsesgrunde (del III)**

Afsnit A, B og C skal udfyldes angående udelukkelsesgrunde.

Ansøger vil være udelukket fra deltagelse i udbuddet, hvis ansøger er omfattet af de obligatoriske udelukkelsesgrunde, der er anført i udbudsloven §§ 135, stk. 1-4, 136 stk. 1 nr. 1-3 og de frivillige udelukkelsesgrunde i § 137, stk. 1, nr. 1-6. En ansøger, der på hvilket som helst tidspunkt under udbuddet bliver omfattet af en af udelukkelsesgrundene i §§ 135, stk. 1-4, 136, stk. 1 nr. 1-3 og 137, stk. 1, nr. 1-6, vil blive udelukket fra udbuddet, medmindre den pågældende indenfor en af NT fastsat rimelig frist fremlægger dokumentation, der viser ansøgeren pålidelighed, jf. udbudslovens § 138.

Hvad angår Udbudslovens § 137, stk. 1, nr. 5, skal det præciseres, at ansøgere om hvem NT er vidende, at de inden for de sidste 2 år har fået opsagt en kontrakt om udførelse af offentligt betalt kørsel pga. en væsentlig misligholdelse af entreprenørens forpligtelser, kan blive betragtet som uegnede til at udføre opgaven. Tilsvarende gælder ansøgere, der som leder eller kontaktperson har tegnet en virksomhed, som inden for de sidste 2 år har fået opsagt en kontrakt om udførelse af offentligt betalt kørsel. Endelig gælder det samme ansøgere, hvis adfærd som ansat hos en kontraktholder om offentligt betalt kørsel har været den direkte eller en stærkt medvirkende faktor til, at vedkommendes arbejdsgivers kontrakt er blevet ophævet inden for de sidste 2 år.

#### **4.1.3 Egnethed (del IV - Udvalgelseskriterier)**

Ansøgere vil være udelukket fra deltagelse i udbuddet, hvis ansøger ikke lever op til følgende minimumskrav til egnethed, hvortil følgende i ESPD-dokumentet skal udfyldes:

##### *Afsnit A: Egnethed:*

Ansøger - og for selskaber den ansvarlige leder - skal opfylde de kvalifikationskrav, der er anført i lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012 om buskørsel samt den i henhold hertil udstedte bekendtgørelse nr. 1372 af 26. november 2015.

##### *Afsnit B: Økonomisk og finansiell formåen*

Ansøger skal have autorisation for udøvelse af hvervet i form af enten en tilladelse efter buslovens § 1, stk. 1 (grundtilladelse) eller en tilladelse for det nødvendige antal busser. Derudover skal følgende være opfyldt:

- A. Ansøgers omsætning skal i hvert af de seneste tre disponible regnskabsår være minimum 100 mio. kr. ekskl. moms.
- B. Ansøgers soliditetsgrad skal i det seneste disponible regnskabsår være minimum 10 %.
- C. Ansøgers egenkapital skal i det seneste disponible regnskabsår være minimum 25 mio. kr.



Seneste disponible regnskab defineres for selskaber som den seneste generalforsamlings godkendte årsregnskab, og for personligt ejede selskaber som det seneste reviderede årsregnskab. Dokumentationen skal foreligge enten ved at ansøger fremsender kopi af regnskab eller via link til hjemmeside, hvor regnskabet er offentligt tilgængeligt. Alternativt accepteres en revisorpåtegnet erklæring med angivelse af de økonomiske nøgletal.

#### *Afsnit C: Teknisk og faglig formåen*

Ansøger skal kunne dokumentere minimum én reference og maksimum fem referencer med udførelse af rutekørsel i inden for de seneste tre år (2017-2019). Den udførte kørsel skal pr. reference minimum have et omfang på 15.000 køreplanstimer. Det anbefales, at referencerne ikke blot skrives i ESPD'et men også uploades særskilt.

#### **4.1.4 Begrænsning af antallet af kvalificerede ansøgere (del V)**

NT vil prækvalificere 3-10 ansøgere.

Hvis der er flere konditionsræssige og egnede ansøgere, end NT har angivet at ville prækvalificere, vil NT begrænse antallet ud fra en saglig og objektiv vurdering af, hvem der bedst opfylder de opstillede krav til økonomisk og finansiell formåen samt teknisk og faglig formåen. De to kriterier er indbyrdes lige vægtede. Vedrørende økonomisk og finansiell formåen vægter størrelsen af omsætning, soliditet og egenkapital indbyrdes lige. Ansøger skal i afsnittet angive, om og hvorledes ansøger opfylder udvælgelseskriterierne, jf. pkt. 4.1.3.2.

#### **4.1.5 Afsluttende erklæringer (del VI)**

Ansøger skal erklære, at de oplysninger, der er angivet i ESPD-dokumentet er nøjagtige og korrekte.

#### **4.1.6 Støtteerklæring**

Såfremt ansøger baserer sig på andre støtteenheders økonomiske og finansielle formået og eller tekniske og faglige formåen, skal ansøgningen vedlægges en erklæring om, at støtteenheden stiller sine ressourcer til rådighed for Nordtjylands Trafikselskab i forbindelse med opgaven. Den støttende enhed skal aflevere samme dokumentation som ansøger i forhold til ESPD'et og minimumskravene i prækvalifikationen.

Opmærksomheden henledes på, at hvis ansøger baserer sin økonomiske og finansielle formåen på andre støtteenheders kapacitet, skal den pågældende anden støtteenhed hæfte solidarisk for kontraktens opfyldelse.

Hvis ansøger ønsker at inddrage forhold fra enheder, som er koncernrelaterede til ansøger, skal disse ligeledes afgive støtteerklæring.

Ansøger skal benytte Bilag D - Støtteerklæringen, såfremt ansøger baserer sig på andre juridiske enheder, jf. ovenstående.

Såfremt ovennævnte oplysninger ikke vedlægges ansøgningen, eller såfremt der ikke vedlægges ESPD for eventuelle andre juridiske enheder, vil ansøgningen ikke være ukonditionsræssig, men vurderingen af ansøgningen vil alene ske på baggrunden af ansøgers kompetencer og de oplysninger, der fremgår af det af ansøger udfyldte ESPD. Nordtjylands Trafikselskab forbeholder



sig dog retten til at indhente supplerende og/eller manglende oplysninger, i det omfang udbudsreglerne giver mulighed for det.

#### **4.1.7 Dokumentation til ESPD-dokumentet**

Der skal ikke fremsendes dokumentation for de i ESPD-dokumentet anførte erfaringer og referencer ved prækvalifikationen. NT forbeholder sig ret til at kontakte de anførte referencer med henblik på bekræftelse af oplysningernes rigtighed.

NT forbeholder sig desuden retten til når som helst at kræve, at ansøger/tilbudsgiver fremlægger al eller dele af den anførte dokumentation for rigtigheden af oplysningerne afgivet i ESPD-dokumentet.

Der opfordres imidlertid til, at ansøgere allerede i forbindelse med tilbuddets udarbejdelse indhenter nødvendig dokumentation fra (de) relevant(e) myndighed(er) med henblik på at kunne dokumentere korrektheden af de i ESPD-dokumentets afgivne oplysninger. Således vil dokumentationen hurtigt kunne frembringes, hvis NT forespørger dette. Senest i det endelige tilbud skal tilbudsgiver vedlægge dokumentation for de oplysninger, der er afgivet i ESPD-dokumentet i forbindelse med prækvalifikationen.

Nødvendig dokumentation for oplysninger om udelukkelsesgrunde kan for danske ansøgere/tilbudsgivere bestå i en udvidet Serviceattest fra Erhvervsstyrelsen - eller af tilsvarende fra en kompetent myndighed fra ansøgers hjemland. Attesten skal være udstedt senest 6 måneder inden afgivelse af tilbud.

Som dokumentation for, at tilbudsgiver opfylder det økonomiske mindstekrav, jf. afsnit 4.1.3 afsnit B, kan tilbudsgiver fremlægge tilbudsgivers seneste regnskaber eller en revisorerklæring med angivelse af det pågældende nøgletal.

## **5. TILBUDSFASEN**

### **5.1 Forhandling**

Alle ansøgere der opnår prækvalifikation, vil blive inviteret til at afgive indledende tilbud på de betingelser, der i øvrigt følger af udbudsmaterialet.

NT forventer efter modtagelsen af de indledende tilbud at gennemføre én forhandlingsrunde, men NT forbeholder sig retten til at afvikle en yderligere forhandlingsrunde med tilbudsgiverne. NT forbeholder sig dog retten til at tildele kontrakten på baggrund af det indledende forhandlingstilbud. NT vil tilkendegive, om der gennemføres forhandlinger, snarest efter modtagelse efter modtagelse af det indledende bud. Beslutningen om, hvorvidt der vil blive gennemført en eller to forhandlingsrunder, vil blive truffet og meddelt tilbudsgiverne i forbindelse med udsendelse af referat af det første forhandlingsmøde.

Forhandlingerne forventes i forhold til de afgivne tilbud yderligere at kunne afdække og udvikle den samlede kvalitet i den tilbudte opgaveløsning. Under forhandlingerne vil NT give den enkelte tilbudsgiver oplysninger om sit syn på tilbuddets styrke og svage egenskaber. Forhandlingerne kan omfatte alle forhold i tilbuddene, herunder pris.



NT vil gennemgå det indledende tilbud, og den enkelte tilbudsgiver vil forud for den første forhandlingsrunde modtage et indledende brev med angivelser af forhold i tilbuddet, som NT enten ønsker præciseret/uddybet eller tilbudsgiverens stillingtagen til.

Forbehold, jf. pkt. 7, bør undgås i såvel det indledende som det endelige tilbud, da NT forbeholder sig ret til at foretage tildeling på grundlag af det indledende tilbud. I stedet opfordres tilbudsgiveren til at fremsende en liste over forhold, der ønskes drøftet på forhandlingsmødet. Denne liste betragtes ikke som en del af det indledende tilbud og altså ikke som forbehold.

På forhandlingsmødet vil tilbudsgiveren få adgang til at præsentere sit tilbud, og der vil med udgangspunkt i NT's indledende brev blive ført forhandlinger med tilbudsgiveren. Efter forhandlingsmødet udsendes kort referat af mødet samt eventuelle yderligere spørgsmål til tilbudsgiveren, og meddelelse om, hvorvidt der vil blive gennemført en yderligere forhandlingsrunde. I bekræftende fald vil NT endvidere angive, hvilke forhold der ønskes drøftet i den anden forhandlingsrunde.

Tilbudsgiveren udarbejder på det grundlag, der foreligger efter første forhandlingsrunde eller i givet fald efter anden forhandlingsrunde, sit endelige tilbud inden for fristen i tidsplanen.

Alle forhold kan drøftes under forhandlingerne. Dog kan forhandlingerne ikke munde ud i ændringer af grundlæggende elementer i udbudsmaterialet, herunder mindstekrav og kriterier for tildeling.

Følgende punkter har NT et særligt ønske om at drøfte med tilbudsgiverne under forhandlingerne:

- Indretning og design af bybusser og Plusbussen.
- Løsningsmuligheder i de situationer hvor kantstenshøjden er lavere end de normale 24 cm.
- Bud på hvordan driften kan afvikles ud fra kriterierne omkring minimumsfrekvens og kapacitet.
- Bud på hvilke støttesystemer der kan være med til at forbedre sikkerheden i forhold til ulykker m.m.
- Indretning og design af depotanlæg.

NT vil gerne i samarbejde med entreprenøren finde den optimale busindretning baseret på det materiel, der bliver budt ind med. Tilbudsgiver bedes derfor i tilbuddet beskrive et forslag til indretning og design af både bybus og Plusbus.

Tilbudsgiver bedes beskrive, hvorledes det tilbudte Plusbusmateriel vil kunne betjene gangbesværede passagerer ved de stop, hvor kantstenshøjden er lavere end 24 cm. Ved Jomfru Ane Gade- stoppestedet på ordinær rute og ved nødruterne er kantstenshøjden ca. 8 cm.

Tilbuddet bedes videre beskrive, hvilke støttesystemer til forbedring af sikkerhed tilbudsgiver med fordel kan implementere i busserne.

Indretning og design af depotanlæg skal beskrives i Beskrivelse af byders virksomhed, jf. pkt. 5.6.

NT forbeholder sig ret til at gennemføre forhandlinger på andre måder end fysiske møder, f.eks. ved



Skype-møder, telefonmøder eller skriftlig forhandling. Hvis NT vælger at ændre på forhandlingsforløbet, orienteres samtlige tilbudsgivere herom med angivelse af det reviderede forløb og tidsplan for forhandlingsforløbet.

Tilbudsgivers tilbud vil under hele udbudsprocessen blive behandlet fortroligt, og oplæg samt detailpriser fra det enkelte tilbud vil ikke blive videregivet til de øvrige tilbudsgivere. Oplysninger og oplæg fra den enkelte tilbudsgiver vil dog kunne føre til, at NT anser det for nødvendigt at revidere og/eller konkretisere kravene i udbudsmaterialet, og sådanne ændrede krav vil kunne gøres til genstand for forhandlingerne med samtlige tilbudsgivere. Som nævnt kan ændringer af grundlæggende elementer i udbudsmaterialet, herunder mindstekrav og kriterier for tildeling dog ikke foretages.

## 5.2 Tilbud

De følgende bestemmelser om tilbuddets indhold skal opfyldes såvel i det indledende tilbud som i det endelige tilbud.

Tilbuddene skal være gældende indtil 1. september 2022. Dette gælder også, selvom NT måtte have tildelt og underskrevet kontrakt med en anden tilbudsgiver.

Tilbud skal afgives på dansk. Efterfølgende kommunikation, skriftlig såvel som mundtligt, skal foregå på dansk. Tilbud afgives ved udfyldelse af tilbudsdokumentet på NT's udbudsportal på følgende Internetadresse:

<https://www.ethics.dk/ethics/eo#/cdd8d978-8f18-40ed-92bc-2c4c656a58e8/homepage>

Tilbud, der indsendes på anden vis, vil blive afvist.

Der udbydes følgende tre pakker, jf. "Oversigten over udbudt kørsel":

- Pakke 400 – Linje 2 (Plusbussen)
- Pakke 401 – Øvrige bybuslinjer
- Pakke 403 – Dubleringskørsel

**Tilbudsgiverne skal afgive et samlet tilbud på alle tre pakker.** Hvis der afgives tilbud kun på én eller to af pakkerne, betragtes tilbuddet som ufuldstændigt og tilbuddet forkastes. **Pakkerne tildes til én entreprenør.**

Tilbuddet skal således indeholde følgende materiale, der ligeledes skal uploades på NT's udbudsportal:

- Tilbudsdokumentet, jf. ovenfor og pkt. 5.2.
- Liste over busmateriel og Busudskiftningsplan, jf. pkt. 5.5 og 10.
- Onlineblanketten "Beskrivelse af byders virksomhed", jf. pkt. 5.6.
- Enten en tilladelse til erhvervsmæssig befordring efter busloven for det nødvendige antal busser eller et forhåndstilsagn fra Trafikstyrelsen om opnåelse af det nødvendige antal tilladelser til erhvervsmæssig befordring ved kontrakt indgåelse. NT forbeholder sig dog ret at gøre brug af forsyningsvirksomhedsdirektivets art. 76, stk. 4. og indhente eventuelt manglende dokumentation.
- En implementeringsplan jf. pkt. 5.7.



- Oplysninger om realiseret kvalitet jf. pkt. 15.2.
- Eventuel liste over forhold, der ønskes drøftet på forhandlingsmødet, jf. pkt. 5.1.
- Løsningsmuligheder i de situationer hvor kantstenshøjden er lavere end de normale 24 cm jf. kontraktens bilag 6.
- Bud på hvordan driften kan afvikles ud fra kriterierne omkring minimumsfrekvens og kapacitet, jf. bilag F.
- Bud på hvilke støttesystemer der kan være med til at forbedre sikkerheden i forhold til ulykker m.m. jf. kontraktens bilag 6.

Det anbefales, at tilbudsgiverne navngiver bilagene/dokumenterne på en logisk og genkendelig måde, så det er muligt at identificere dokumenterne, efter de er uploadede til udbudsportalen. Det antal køreplantimer, som tilbudspriserne er baseret på, anføres i tilbudsdokumentet. Betalingen vil, når kørslen påbegyndes, blive beregnet på grundlag af den faktisk udførte kørsel.

Der er udarbejdet en beskrivelse af køreplaner og krav til kapacitet. Målet med beskrivelsen er at give tilbudsgiver indsigt i, hvordan muligheder for optimering kan indarbejdes i tilbuddet. Beskrivelse af køreplaner og kapacitet findes i bilag F samt på udbudsportalen under pkt. 6 *Bilag til udbudsvilkår – Pakkemateriale Aalborg By* (Data om drift og passagerer). På baggrund af dette materiales beskrivelse af nuværende kapacitet og frekvens, skal tilbudsgivers tilbud indeholde en frekvens, der ikke må være mindre end den nuværende frekvens. Samtidig skal der i bynettet samlet set kunne transporteres 10% flere passagerer i myldretiden, end det er tilfældet med den nuværende kapacitet. Dette kan afspejles både i det tilbudte antal afgang/vognløb og/eller længden på busmateriellet. NT har til formålet udarbejdet en skabelon til angivelse af det tilbudte kapacitetsniveau. Skabelonen forefindes på udbudsportalen. Tilbudsgiver har desuden mulighed for at justere omfanget af de udbudte køreplaner og antal vogn- løb med op til +/- 3 %, hvis tilbudsgiver vurderer, at det giver en mere hensigtsmæssig drift, herunder under hensyntagen til styrker og begrænsninger af det tilbudte drivmiddel.

Bydes der ind med eldrift, skal tilbudsgiver være opmærksom på, at det ikke er tilladt at forudsætte opsætning af ladeinfrastruktur undervejs på ruten, men udelukkende på endestationerne. Specifikt for pakke 400 (Plusbussen), gælder at der i etableringen af endestationerne er afsat et areal til formålet. Før etablering af ladeinfrastruktur på både endestationerne for Plusbuslinjen og på endestationerne for de øvrige bybuslinjer skal tilbudsgiver være opmærksom på, at entreprenøren er forpligtet til selv at indhente de nødvendige tilladelser.

Oplysninger i tilbudsdokumentet anses for bindende og fuldstændige. NT indhenter ikke yderligere dokumentation, hvis byders oplysninger i tilbudsblanketten anses for mangelfulde.

Tilbud må ikke være afhængige af andre juridiske personers tilbud på den udbudte kørsel.

### 5.3 Særligt vedrørende option

Tilbudsgiver skal i sit tilbud angive en option med en sats for hvor meget timeprisen, jf. kontraktens §19 stk. 4, vil kunne reduceres med, såfremt entreprenøren får ret til at sælge den udvendige reklameplads jf. vilkårene for udvendige reklamer i bilag 6. Optionen vil blive anvendt som en årlig reduktion i kontraktbetalingen. Optionen vil blive varslet med minimum 3 måneder og have en varighed på minimum 12 måneder. Optionen kan anvendes én eller flere gange i løbet af



kontraktperioden.

#### 5.4 Tilbudspriser

Tilbuddet skal afgives i danske kroner inkl. eventuel moms og afgifter. Tilbuddet skal baseres på køreplanerne oplyst i udbudsmaterialet inkl. eventuelle annoncerede ændringer heraf i løbet af udbudsprocessen, jf. pkt. 8.

Tilbud skal angives i prisniveau for august 2020 opgjort til følgende indeks:

|            |              |
|------------|--------------|
| Diesel/GtL | Indeks 113,5 |
| Biogas     | Indeks 111,8 |
| BtL/HVO    | Indeks 127,5 |
| EL         | Indeks 116,2 |

Der reguleres i kontraktperioden månedligt, jf. § 21 i A-kontrakten. Reguleringen sker efter et sammenvejet indeks, jf. A-kontraktens bilag 8. Udviklingen i reguleringsindeksene kan løbende følges på [www.trafiksekskaberne.dk](http://www.trafiksekskaberne.dk). I tilbudsdokumentet angives såvel den samlede tilbudspris som en specifikation af tilbudsprisen. Den samlede tilbudspris angives som henholdsvis betalingen pr. år og betalingen pr. køreplantime i gennemsnit.

Perioden fra driftsstart til indsættelse af Plusbussen på pakke 400 vil blive reguleret i forhold til elindekset.

Tilbudsgiver skal udfylde felterne med de specificerede priser. En formel i tilbudsblanketten vil automatisk beregne den samlede tilbudspris.

For hvert samlet tilbud skal der angives følgende priser:

1. Én pris hvis der er busoverdragelse på alle busser fra Arriva Danmark A/S og Keolis Danmark A/S.
2. Én pris hvis der busoverdragelse på Arriva Danmark A/S' busser, men ikke Keolis Danmark A/S' busser.
3. Én pris hvis der busoverdragelse på Keolis Danmark A/S' busser, men ikke Arriva Danmark A/S' busser.
4. Én pris uden busovertagelse.

For A-kontraktkørsel angives de specificerede priser som betalingen pr. køreplantime til dækning af chaufføromkostninger, øvrige variable omkostninger og betalingen pr. bus pr. måned til dækning af faste omkostninger. Specifikationerne refererer til A-kontraktens § 19, og det er disse priser, der indføres i kontrakten og danner grundlag for den løbende afregning.

For ekstra- og dubleringskørsel med kontraktbus (D-kontrakt) angives de specificerede priser som betaling pr. køreplantime til dækning af chaufføromkostninger og øvrige variable omkostninger og betaling pr. busmåned til dækning af busafhængige omkostninger. Specifikationen refererer til betalingsmodellen i kontrakten, og det er disse priser, der indføres i kontrakten og danner grundlag for den løbende afregning.





Derudover skal angives betalingen for de faste depotomkostninger. Ved faste depotomkostninger skal der indregnes alle udgifter til etablering og drift af depot, indtrædelse i lejekontrakt m.v., som nævnt i pkt. 23 herunder f.eks. lejeudgifter til den grund, der skal anvendes til depot, investering i bygninger og belægnings samt infrastruktur, der ikke specifikt er tilknyttet de valgte bustyper (fx tilslutning og transformatorstation). Der skal angives to satser for faste depotomkostninger. Én sats for omkostninger, der afskrives løbende, og som derfor ikke indekseres, og én sats for øvrige faste depotomkostninger som løbende vil blive indekseret.

Tilbudsgiver skal af hensyn til beregning af den afskrevne værdi ved afståelse, jf. pkt. 23 angive de budgetterede omkostninger til etablering af busdepot i detaljeret form i Excel-dokument *TBL\_busdepot* som findes på udbudsportalen under punkt 4 *Blanketter/skemaer til brug for tilbudsgivning*. Priserne i TBL-Busdepotet skal være angivet med moms. Etableringsomkostningerne indgår ikke i evalueringssummen.

### 5.5 Busoplysninger

Busoplysningerne skal være fyldestgørende angivet i *Liste over Busmateriel* og *Busudskiftningsplan*. Dog forbeholder NT sig retten til at indhente yderligere busoplysninger fra tilbudsgiver i det tilfælde, at de angivne oplysninger giver anledning til få belyst eventuelle uklarheder jf. forsyningsvirksomhedsdirektivet artikel 76, stk. 4. Evt. supplerende busoplysninger kan vedlægges som bilag.

For *Liste over Busmateriel* er det kun nødvendigt at medtage oplysninger for de busser, der indsættes fra driftsstart eller indsættes i løbet af 1. kontraktår, og som ikke er overtaget fra den hidtidige entreprenør. Bemærk, at *Liste over Busmateriel* omfatter oplysninger om drivmiddel og emissioner.

Der skal afgives busoplysninger for alle fire følgende scenarier:

1. Busoverdragelse på alle busser fra Arriva Danmark A/S og Keolis Danmark A/S.
2. Busoverdragelse på Arriva Danmark A/S' busser, men ikke Keolis Danmark A/S' busser.
3. Busoverdragelse på Keolis Danmark A/S' busser, men ikke Arriva Danmark A/S' busser.
4. Ingen busovertagelse

### 5.6 Beskrivelse af byders virksomhed

Tilbuddet skal vedlægges en *Beskrivelse af byders virksomhed*, hvori byderen nærmere beskriver, hvordan driftsledelsen vil blive varetaget, og hvordan kvalitetskravene i udbudsmaterialet vil blive opfyldt.

Beskrivelsen vedlægges eventuel dokumentation for forhold, der indgår ved NT's vurdering af tilbud, jf. pkt. 15.

Den vindende tilbudsgiver er forpligtet til for egen regning at etablere og drive depot på det areal i Aalborg Øst, som NT har lejet. Der henvises til pkt. 23. Beskrivelsen af byders virksomhed skal indeholde en overordnet beskrivelse af indretning og design af det påtænkte depot. Beskrivelsen kan alternativt vedlægges som bilag. Beskrivelsen skal overholde de krav til depot, som fremgår af kontraktens bilag 12. De budgetterede etableringsomkostninger til depotfaciliteterne skal som





nævnt i pkt. 5.5 endvidere angives i Excel-dokument *TBL\_busdepot* af hensyn til beregning af den afskrevne værdi ved afståelse, jf. pkt. 23.

Det er centralt, at *Beskrivelse af byders virksomhed* er velunderbygget og dokumenterer tilbudsgivers evne til at udføre de i udbudsvilkårene beskrevne opgaver. Det beskrevne i blanketten er forpligtende for byderen.

Tilbudsgiver kan vælge at anvende onlineblanketten *Beskrivelse af byders virksomhed* som findes på udbudsportalen eller at vedlægge *Beskrivelse af byders virksomhed* i word/pdf-format. Hvis sidstnævnte vælges, skal denne indeholde alle de samme elementer som er i onlineblanketten. Der kan højst vedlægges 16 sider (word/pdf-version) inkl. bilag. Alt over 16 sider inkl. bilag vil ikke blive læst.

## 5.7 Implementeringsplan

For at sikre en god driftsstart skal tilbuddet indeholde en beskrivelse af følgende:

- Entreprenørens projektorganisering, herunder inddragelse af eventuelle eksterne interessenter, herunder NT's kontaktperson(er) i implementeringsfasen.
- Plan for etablering af depot.
- Plan for indkøb af busser.
- Plan for oplæring af medarbejdere med særlig fokus på nye bustyper, herunder plusbussen.
- En tidsplan for de enkelte elementer i implementeringsplanen.

Implementeringsplanen skal vedlægges tilbuddet.

## 5.8 Underentreprenører

I tilbudsdokumentet skal byderen – i tillæg til oplysningerne i ESPD-dokumentet – oplyse om eventuelle underentreprenører og omfanget af disses kørsel. Underentreprenører skal opfylde buslovens kvalifikationskrav, og tilladelse efter busloven skal dokumenteres. Byderen hæfter i forhold til NT for eventuelle underentreprenører.

Antagelse af underentreprenør, udskiftningen af underentreprenører eller væsentlige ændringer i omfanget af en underentreprenørs kørsel i kontraktperioden skal godkendes af NT, jfr. A-kontraktens § 1, stk. 7.

## 6. KONTRAKTLØBETID

Kontraktløbetiden er angivet i oversigten over den udbudte kørsel, idet kontraktudløb sker ved køreplansskiftet i august det pågældende år. Der skal bydes på den angivne kontraktløbetid. Den konkrete kontraktløbetid er dog afhængig af konkret kørselsstart. F.eks. vil der være 121 afregningsmåneder, hvis kørselsstart er 8. august, og kontrakten løber i 10 år til og med august i det sidste kontraktår.

I henhold til kontrakten § 27, stk. 2 er det muligt at opnå en garanteret kontraktforlængelse på 2 år. Dette gælder både for A-kontrakten og D-kontrakten.

## 7. FORBEHOLD

Eventuelle forbehold over for udbudsmaterialet skal anføres på tilbudsformularen og skal så vidt



muligt prisfastsættes af ansøger/byder. I tilbudsgiverens endelige tilbud efter forhandlingsforløbets afslutning, må der ikke være taget forbehold for grundlæggende elementer i udbudsmaterialet, som det foreligger efter forhandlingerne, herunder men ikke begrænset til kontraktens ordlyd, forhold vedr. virkningerne af virksomhedsoverdragelsesloven, overtagelse af busser og overtagelsespriser eller NT's videregivelse af nøgleoplysninger om tilbuddene.

NT er berettiget til at afvise tilbud, der indeholder forbehold overfor ikke grundlæggende elementer. Vælger NT at acceptere et sådant forbehold, vil NT prissætte dette i forbindelse med evalueringen.

Tilbudsgiver opfordres derfor til at søge eventuelle uklarheder og usikkerheder i udbudsmaterialet afklaret ved at stille spørgsmål, så forbehold i videst muligt omfang undgås.

## 8. KØREPLANÆNDRINGER

Der kan ske ændringer i de i udbudsmaterialet angivne køreplaner, inden kørslen påbegyndes. Eventuelle ændringer af køreplanerne, der foretages forinden tilbudsfristen, annonceres på udbudsportalen. Ændringer til køreplanerne i udbudsmaterialet vil ikke blive annonceret senere end 14 dage før tilbudsfristens udløb.

Tilbuddet skal baseres på køreplanerne oplyst i udbudsmaterialet inkl. eventuelle annoncerede ændringer heraf i løbet af udbudsprocessen. Ændringer i forhold til de endelige køreplaner vil udløse regulering efter kontraktens bestemmelser. Der reguleres for ændret køreplantid, ændret tidsforbrug til pauser samt ændret fordeling på døgnets timer og hverdage/søndage, jf. A-kontraktens § 18 og bilag 3.

Køreplanerne i udbudsmaterialet inkl. eventuelle fremlagte ændringer vil også være udgangspunktet for beregningen af ændringer i kørselsomfanget i henhold til § 4 i A-kontrakten. Ifølge denne kan NT frit i kontraktperioden ændre køreplantimer med op til 20 % i både opadgående og nedadgående retning, dog alene med 7,5 % i en køreplanperiode. Ændringer herudover vil medføre udbetaling af kompensation til entreprenøren.

NT kan, jf. bilag 3 til A-kontrakten, pålægge entreprenøren at ændre tomkørsel, der kan resultere i en anden busstationering end forudsat i udbudsmaterialet, til køreplanlagt kørsel, mod at det ekstra tidsforbrug ved ændringen indregnes som køreplantid.

For køreplanændringer vedr. D-kontrakt for ekstra- og dubleringskørsel henvises der til bilag C-1.

For at imødekomme fremtidens behov er der gennemført en forundersøgelse af en højklasset kollektiv forbindelse i en nord-syd-gående korridor. Tanken er at supplere den øst-vest-gående BRT (linje 2), så de to højklassede linjer fungerer som det skelet, der kan bære det samlede kollektive system. Den anbefalede linjeføring strækker sig mellem E45 syd for Svenstrup og Vodskov i nord, føres gennem Aalborg midtby undervejs, og omfatter således den korridor, som hovedsageligt betjenes af linje 1. Der foreligger ikke en beslutning vedr. en etape 2, herunder en tidsplan, og denne er ikke omfattet af nærværende udbud. Det kan dog blive aktuelt med en større omlægning i den omtalte korridor i kontraktperioden. Entreprenøren vil i forbindelse med en udvidelse af Plusbusnettet blive kompenseret for yderligere dokumenteret meromkostninger.



## 9. OVERTAGELSE AF DE HIDTIL ANVENDTE BUSSER

Den nye entreprenør kan blive forpligtet til at overtage et antal busser, der har været anvendt af de tidligere entreprenører til udførelsen af den udbudte kørsel, såfremt disse busser overdrages. Overdragelsen af busserne foregår i givet fald direkte mellem den hidtidige entreprenør og den ny entreprenør.

Nærmere oplysninger om de busser, der skal overdrages, findes i bilag 10 i A-kontrakten. Der findes oplysninger om nuværende ejer af busserne, registreringsnummer, længde, euronorm og alder samt den modelberegnete overtagelsespris. Den modelberegnete overtagelsespris beregnes som en lineær nedskrivning af bussens værdi. Den beregnede pris gælder for en bus af "gennemsnitlig vedligeholdelsesstandard". For busser med en vedligeholdelsesstandard, der afviger fra gennemsnittet, gives et tillæg eller fradrag i prisen. Vedligeholdelsesstandarden og et eventuelt tillæg eller fradrag fastsættes ved syn og skøn.

Den nye entreprenør er forpligtet til at betale den endelige fastsatte overtagelsespris, herunder til at acceptere de ændringer i forhold til den modelberegnete pris, som syn og skøn medfører.

Busser, der er overtaget fra tidligere entreprenører, og som har kørt A-kontraktkørsel for NT, skal opfylde krav som angivet i pkt. 10.

Der rettes opmærksomhed på, at busser med euronorm lavere end EURO 6 ikke må køre i miljøzonen i Aalborg Kommune og derfor i praksis ikke vil kunne indgå i driften af Aalborg by.

### 9.1 Særligt vedrørende overdragelse af busser ved kontraktudløb

Der vil ikke være en ret til at overdrage busser ved udløb af kontrakten/genudbud. Der er således i 26.6 udbud ikke mulighed for at afgive tilbud med overtagelsespligt for NT ved kontraktudløb.

### 9.2 Deltagelse i brintbusprojekt (3emotion)

En gruppe nordjyske aktører gennemfører et demonstrationsprojekt, hvor der afprøves 3 brint-brændselscellebusser (Fuel-cell buses, FCB) på grøn brint i den kollektive trafik. Afprøvningen løber over en treårig periode. Projektet forventes at løbe indtil april 2023.

Projektets overordnede formål er at generere viden og erfaringer ved at gennemføre et projekt, hvor brint, produceret på baggrund af vedvarende energikilder, bruges som alternativt brændstof i brændselscellebusser. Hermed styrkes innovationen og væksten i Nordjylland, primært i den nordjyske brintsektor, og den grønne omstilling i samfundet fremmes ved, at der tilvejebringes det nødvendige vidensgrundlag for at skifte fra fossile brændstoffer til grøn brint i den kollektive trafik.

Tilbudsgivers forpligtelser er nærmere beskrevet i bilag H

## 10. KRAV TIL BUSSER

Tilbuddet skal vedlægges oplysninger om de busser, entreprenøren vil udføre kørslen med. Det skal ske ved at udfylde *Liste over Busmateriel* samt *Busudskiftningsplan* for de fire scenarier anført i afsnit 5.5.



Drifts- og reservebusser skal opfylde de krav til bustype, maksimalalder og lign., der er angivet i pakkematerialet for den enkelte udbudsenhed samt A-kontraktens bilag 6 (afsnit 6.1). Busser, der i henhold til pkt. 20 indsættes til ekstra- og dubleringskørsel, skal opfylde A-kontraktens krav til reservebusser. Dog er alderskravet på max. 16 år.

Busser, der i henhold til pkt. 9 er overtaget, skal opfylde alle krav i kontraktens bilag 6, dog ikke kontraktens krav til busindretning.

Busudskiftningsplanen skal omfatte både kontraktperioden og de to års optionsperiode, entreprenøren er garanteret ved levering af kvalitet over et vist niveau. Hvis NT forlænger kontrakten ud over de to år, er busalder et aftalepunkt og der vil derfor skulle indgås en særskilt aftale om busudskiftning.

Særlige krav til busudskiftning er angivet under de enkelte pakker i oversigten. Der skal afgives tilbud baseret på de krav, udbyder stiller til busserne.

I forhold den kørsel, der er udbudt med krav om Plusbusmateriel, skal tilbudsgiver være særligt opmærksom på, at det konkrete materiel skal godkendes af vejmyndighederne, jf. Dimensionsbekendtgørelsen.

Der er ikke mulighed for at byde med brugt materiel udover de busser, der evt. overtages som en del af udbuddet fra de tidligere entreprenører. Alle øvrige busser skal være fabriksnye og køre på et emissionsfrit drivmiddel. Undtaget er dog, i det tilfælde der ikke overdrages busser, busser som anvendes i perioden fra driftsstart til indsættelsen af Plusbussen på pakke 400. Disse busser skal som minimum være prækablet til rejsekortudstyr og have infotainment- samt realtidsudstyr i henhold til nærmere aftale med NT.

## **11. VIRKSOMHEDSOVERDRAGELSE**

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

Hvis betingelserne for, at der er sket en virksomhedsoverdragelse i virksomhedsoverdragelseslovens forstand ikke er opfyldt, er entreprenøren forpligtet til at ansætte de hos den tidligere entreprenør ansatte medarbejdere på datoen for kontraktens ikrafttræden i det omfang, at de pågældende medarbejdere i det væsentligste er tilknyttet kontraktens omfattede busruter. Entreprenøren er ligeledes forpligtet til at give de pågældende medarbejdere minimum de samme vilkår, som påhvilede den tidligere entreprenør i henhold til (1) Kollektiv overenskomst og



aftale, (2) bestemmelser om løn og personaleforhold, der er fastsat eller godkendt af offentlig myndighed, og (3) individuel aftale om løn- og arbejdsforhold. Dermed er entreprenøren ikke forpligtiget til at overtage krav, som de lønmodtagere, som overtages, måtte have pr. datoen for kontraktstart mod den tidligere entreprenør.

De nødvendige oplysninger vedr. det personale, der skal overtages, er angivet på udbudsportalen under pkt. 6 Bilag til udbudsvilkår - pakkemateriale. Oplysningerne er givet af de nuværende entreprenører under henvisning til, at det angivne personale har en reel tilknytning til den pågældende pakke/busrute. For chaufførers vedkommende vil dette blandt andet indebære tilknytning til den konkrete pakke/busrute og heraf rutekendskab. Oplysningerne oplyses uden ansvar for NT.

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

Tilbuddet skal beregnes på grundlag af de oplysninger om personaleforhold mv., som er angivet på udbudsportalen under pkt. 6 Bilag til udbudsvilkår – pakkemateriale. Tilbud, der indeholder forbehold over for ovenstående, vil ikke blive taget i betragtning.

## **12. PERSONALEFORHOLD**

Det er entreprenørens ansvar at sikre chaufførernes løn- og arbejdsvilkår, herunder regler om arbejdsmiljø. Herudover er entreprenøren forpligtet til at sikre chaufførernes uddannelse og øvrige personaleforhold, som følger nærmere af A-kontraktbestemmelserne.

### **12.1. Løn- og arbejdsvilkår, herunder arbejdsmiljø og sociale klausuler**

Jf. A-kontraktens § 2, stk. 2 er entreprenøren forpligtet til at følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de repræsentative landsdækkende kollektive overenskomster samt NT's arbejdsklausul (kontraktens bilag 11). Det er således entreprenørens ansvar, at vagtplaner for chaufførerne overholder bestemmelserne i arbejdsmiljølovgivningen og overenskomster.

For ruter på 50 km og derover gælder reglerne om køre- og hviletid (Bekendtgørelse nr. 328 af 28/03/2007 og Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EF) nr. 561/2006). Ruter under 50 km er mht. køre- og hviletid omfattet af de almindelige danske arbejdsmiljøregler.

På busterminalerne stiller NT fællesfaciliteter for chauffører til rådighed uden betaling. Entreprenøren forpligtet til at indgå lejekontrakt med Aalborg Kommune vedr. et antal chaufførlokaler jf. Punkt 22. En oversigt over busterminaler med chaufførfaciliteter og chaufførlokaler i Aalborg Kommune er angivet i bilag B.

I et samarbejde mellem NT, Aalborg Kommune, entreprenører og chauffører er der igangsat et arbejde ift. at udarbejde et koncept for forbedring af chauffør- og pausefaciliteter. Der gøres opmærksom på, at det kan afstedkomme justeringer ift. chauffør- og pausefaciliteter i kontraktperioden efter nærmere aftale med entreprenørerne.



Det er entreprenørens ansvar, at der ved beregning af antal chaufførtimer, der vil medgå til gennemførelse af den udbudte kørsel, er taget højde for bestemmelserne i arbejdsmiljølovgivningen og overenskomster. Tilbudsgiverens forudsætninger om vagttilrettelæggelse vurderes ikke i forbindelse med NT's gennemgang af tilbuddene.

Det er et krav, at driften sker på en arbejdsmiljømæssig forsvarlig måde og i fuld overensstemmelse med arbejdsmiljølovgivningen. NT henviser til anvisningerne for de problemområder, der er fremhævet i vejledningen fra Branchearbejdsmiljørådet for transport og engros "Branchevejledning om busser i rutekørsel", samt Arbejdstilsynets miljøvejviser nr. 30 for transport af passagerer.

Særlige fokusområder i miljøvejviseren er:

- Risiko for ulykker.
- Det psykiske arbejdsmiljø.
- Det ergonomiske arbejdsmiljø.
- Støj.
- Vibrationer.
- Indeklima.
- Arbejdspladsvurdering (APV).

Tilbudsgiver/entreprenør skal efter anmodning kunne redegøre for, hvordan arbejdsmiljølovgivningens krav på disse områder opfyldes. Ved arbejdstilsynets påbud af entreprenørens forhold, der varetages for NT, skal disse indberettes til NT.

Tilbudsgiver er forpligtet til at følge Aalborg Kommunes Sociale klausuler. For oplysninger om disse henvises til Aalborg Kommunes servicestrategi: <https://www.aalborg.dk/business/leverandorer/kontrol-af-sociale-klausuler>.

Arbejdsmiljø er udgået som tildelingskriterium, og det er i stedet et krav at den vindende entreprenør skal sikre, at der opnås en grøn smiley på det nye depot senest efter et års drift. Der stilles derudover ikke særlige krav til arbejdsmiljøet i udbudsmaterialet, jf. bekendtgørelse nr. 1109 af 17. december 2001 om pligter efter lov om arbejdsmiljø i forbindelse med udbud af tjenesteydelser.

## 12.2 Chaufføruddannelse

Entreprenøren har, jf. § 7, stk. 4 i A-kontrakten, ansvaret for, at chaufførerne får en grund- og efteruddannelse, der gør dem i stand til at leve op til de krav til arbejdsudførelse og kundebetjening, der er angivet i § 7, stk. 1 og 2. Kravene til chaufføruddannelse er nærmere præciseret i bilag 4B til A-kontrakten.

## 12.3 Arbejdsmiljø

Der stilles krav om, at entreprenøren skal opnå en grøn smiley jf. Arbejdstilsynets smileyordning (eller en tilsvarende ordning) senest efter ét års drift og at denne opretholdes kontinuerligt i hele kontraktperioden. Hvis entreprenøren ikke senest efter ét års drift er tildelt en grøn smiley, eller ved et efterfølgende besøg af Arbejdstilsynet bliver tildelt en gul eller rød smiley, vil der blive udstedt dagbøder på kr. 2.000 indtil den grønne smiley er opnået, jf. kontraktens §2 stk. 5 samt §32 stk. 2.



### 13. PARTNERSKABER

Entreprenøren forpligtiger sig i kontraktperioden til at indgå i et partnerskab med NT. Partnerskabet vil være baseret på et gensidige forpligtigende samarbejder, hvor begge parter stiller ressourcer til rådighed. Partnerskabet er nærmere beskrevet i kontraktens bilag 4A.

### 14. SIKKERHEDSSTILLELSE

Som sikkerhed for entreprenørens opfyldelse af kontrakten kræves en anfordringsgaranti på 200.000 kr. pr. driftsbus for A-kontraktkørsel. Garantien er alene gyldig, hvis den er formuleret i overensstemmelse med standardteksten i bilag A. Garantien er nærmere beskrevet i § 1, stk. 8 til kontrakten.

NT kan endvidere stille krav om, at det dokumenteres - om nødvendigt ved sikkerhedsstillelse - at tilbudsgiveren har rådighed over den nødvendige kapital til overtagelse af de busser, der forudsættes overtaget i de pakker, tilbudsgiveren har afgivet tilbud på.

NT skal senest samtidig med kontraktunderskrivelsen have modtaget gyldig garanti, der opfylder kravene i kontrakten. Såfremt en gyldig garanti ikke foreligger i rette tid, vil NT være berettiget til at undlade at indgå kontrakt og i stedet indgå kontrakt på basis af det næstbedste konditions-mæssige tilbud. Det skal i denne forbindelse præciseres, at alle tilbudsgivere jf. pkt. 5.2 er bundet af deres tilbud, indtil vedståelsesfristens udløb. Dette gælder også ved underskrivelse af kontrakten med en anden tilbudsgiver. Medfører en manglende garantistillelse, at kontrakten ikke kan indgås eller må ophæves, kan busselskabet blive erstatningsansvarlig for det tab, NT eventuelt pådrager sig. Tilbudsgiverne opfordres derfor til inden afgivelse af tilbud at få afklaret med deres pengeinstitut, hvorvidt der er mulighed for garantistillelse.

### 15. TILDELINGSKRITERIER

Udbuddet foretages som udbud med forhandling i henhold til EU's forsyningsvirksomhedsdirektiv 2014/25/EU samt implementeringsbekendtgørelsen nr. 1624 af 15. december 2015.

For udbuddet som helhed vil der alene blive vurderet tilbud fra tilbudsgivere, der opfylder udbudsmaterialets konditioner, med vedlæggelse af krævede bilag og korrekt udformede tilbud.

Der vil blive set bort fra urealistiske bud eller bud fra entreprenører, som ikke skønnes at kunne udføre opgaven.

Kontrakt vil blive tildelt den tilbudsgiver, der har afgivet det økonomisk mest fordelagtige tilbud i henhold til kriteriet *bedste forhold mellem pris og kvalitet*. NT vil i den forbindelse lægge de nedenfor angivne underkriterier til grund ved tilbudsvurderingen.

|                   |      |
|-------------------|------|
| Pris              | 50 % |
| Kvalitet af drift | 25 % |
| Miljø             | 25 % |

Evaluerings og tildeling vil blive gennemført samlet for alle tre pakker. For så vidt angår de kvalitative





underkriterier, vurderes og karaktergives tilbuddet samlet for alle tre pakker, jf. pkt. 15.2-15.4.

Der vil ved vurderingen af alle underkriterierne blive anvendt en karakterskala fra 0 – 100, hvor 100 er den højest opnåelige karakter, mens 0 tildeles det tilbud, som ikke lever op til de specificerede evalueringskrav.

Generelt gives karaktererne for de øvrige underkriterier end prisen ud fra følgende overordnede retningslinjer:

| Karakter | Betegnelse              |
|----------|-------------------------|
| 100      | Meget tilfredsstillende |
| 90       | Tilfredsstillende       |
| 80       | Godt                    |
| 70       | Acceptabelt             |
| 50       | Delvis acceptabelt      |
| 0        | Uacceptabelt            |

Det er i afsnittene nedenfor angivet mere specifikt, hvad der skal til for at opnå de forskellige karakterer ved vurderingen af de enkelte under- og delkriterier.

Priskarakteren angives med decimaler.

De øvrige underkriterier indeholder delkriterier, og nogle af disse indeholder underparametre, som hver især gives hele pointkarakterer. Disse karakterer vægtes med den anførte vægt for det enkelte delkriterium og underparameter og lægges sluttelig sammen til en samlet karakter for hvert underkriterie. Herved kan decimaltal fremkomme, og karakteren angives ved sammenvejningen heraf derfor også med decimaler.

Som nævnt ovenfor og i det følgende skal der afgives priser og busoplysninger for i alt fire forskellige scenarier afhængig af, i hvilket omfang busoverdragelse finder sted. NT foretager indledningsvis en separat evaluering af tilbuddene på alle fire scenarier, men den endelige evaluering og tildeling vil finde sted på grundlag af det scenarie, der viser sig aktuelt.

### 15.1 Pris 50 %

Den samlede tilbudspris for pakke 400, 401 og 403 for første kontraktår danner grundlag for vurderingen.

Der skal afgives følgende fire forskellige priser:

1. En pris hvis der er busoverdragelse på alle busser fra Arriva Danmark A/S og Keolis Danmark A/S.
2. En pris hvis der busoverdragelse på Arriva Danmark A/S' busser, men ikke Keolis Danmark A/S' busser.
3. En pris hvis der busoverdragelse på Keolis Danmark A/S' busser, men ikke Arriva Danmark A/S' busser.
4. En pris uden busovertagelse.

Ved vurdering anvendes en skala fra 0 til 100, hvor karakteren 100 gives det laveste tilbud, og hvor de øvrige tilbud gives karakter efter, hvor meget de afviger i procent fra det laveste tilbud. Karakteren



angives med decimaler. Er tilbuddet således 100 % dyrere end det laveste tilbud, tildeles det 0 point. Der gives ikke negative point.

Der vil blive foretaget en individuel vurdering ved hver prisvariant forstået således, at der ikke vil blive foretaget en vurdering mellem de enkelte prisvarianter.

Hvis de indkomne tilbudspriser har en større spredning end forventet forud for tilbudsfristen, og der dermed vil være flere bud, der vil opnå karakteren 0, vil NT benytte en lineær pointmodel lig ovenstående, således at der gives 0 point til dyreste tilbud.

Der forbeholdes dog ret til at give 0 point til tilbud, hvor tilbudsprisen markant overstiger det anvendte nulpunkt, såfremt en fastsættelse af et højere nulpunkt vil resultere i en urimelig afspejling af de øvrige tilbud.

Hvis de indkomne tilbudspriser har en mindre spredning end forventet forud for tilbudsfristen, således at ingen tilbud vil få mindre end 90 point, vil NT benytte en lineær pointmodel lig ovenstående, dog således at der gives 0 point til tilbud, hvor tilbudsprisen ligger 50 % over det billigste.

## 15.2 Kvalitet af drift 25 %

Det tilbudte kvalitetsniveau i kontraktperioden skal beskrives i onlineblanketten *Beskrivelse af byders virksomhed*, og vurderingen vil blive foretaget på grundlag heraf.

Ved tilbudt kvalitet forstås så effektiv en kundeservice og gennemførelse af driften som mulig. Beskrivelserne og oplysningerne er forpligtende for entreprenøren, og den tilbudte kvalitet, som lægges til grund ved pointgivningen, vil således indgå som kontraktkrav i kontraktperioden. Kvalitet af drift tildeles en karakter imellem 0 og 100.

Der skal tilbydes kvalitet på følgende parametre, som indbyrdes vægtes lige:

- Kundetilfredshed.
- Klager.
- Servicegrad.
- Vedligehold og rengøring.

Den tilbudte kvalitet skal være en forpligtelse om at levere en så høj kundetilfredshed, så få klager, så høj servicegrad og/eller vedligehold og rengøring som muligt i hele kontraktperioden og vil blive målt op imod NT's gennemsnit for 2019. NT's gennemsnit for A-kontrakterne var følgende i 2019:

| Parameter               | NT's gennemsnit i 2019 | Definition                                                                                                |
|-------------------------|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Kundetilfredshed</b> | 8,52                   | Den samlede tilfredshed jf. kontraktens bilag 4A Beskrivelse af NT's kundeundersøgelse.                   |
| <b>Klager</b>           | 1,3                    | Pr. 1.000 køreplantimer.                                                                                  |
| <b>Servicegrad</b>      | 99,94%                 | Graden af udført kørsel.                                                                                  |
| <b>Vedligehold</b>      | 4,67                   | Samlet for indvendigt og udvendigt vedligehold. Målt på en skala fra 1-5, hvor 5 er den højeste karakter. |



|                  |      |                                                                                                       |
|------------------|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Rengøring</b> | 4,72 | Samlet for indvendig og udvendig rengøring. Målt på en skala fra 1-5, hvor 5 er den højeste karakter. |
|------------------|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|

#### Ad Kundetilfredshed

Kundetilfredshed vurderes på baggrund af tilbudsgivers tilkendegivelse om, hvilket niveau af kundetilfredshed, tilbudsgiver vil tilbyde at opretholde i kontraktperioden.

Tilbudsgivers tilkendegivelse skal være konkret underbygget. Generelle, uforpligtende beskrivelser og løfter er ikke tilstrækkelige.

En tilbudsgiver, der ikke har angivet oplysninger om det tilbudte niveau, får tildelt 50 point. Det pointgivende niveau indgår som kontraktkrav.

Den tilbudte kvalitet for kundetilfredshed vil blive opgjort første gang den 31. december 2022 og efterfølgende følge bonusåret fra januar til december.

Tilbudt kvalitet på kundetilfredshed er knyttet op på resultatet af NT's årlige bonusopgørelse, og skal således være minimum 8,52. Hvis tilbudsgiver i et kontraktsår ikke leverer den tilbudte kvalitet på kundetilfredshed, er det ikke muligt at opnå bonus det pågældende år. Derudover vil den beregnede økonomiske fordel, som tilbudsgiver har opnået i tildelingen blive fratrasket i afregningen. Dette vil blive opgjort én gang årligt.

#### Ad Klager

Klager vurderes dels på baggrund af tilbudsgivers oplysninger om hidtil realiserede antal klager, dels på baggrund af tilbudsgivers tilkendegivelse, om dette niveau fortsat vil blive opretholdt eller ændret.

Realiserede klager skal angives for hele virksomhedens præstation i 2019. Disse skal dokumenteres via referencer fra offentlige trafikudbydere, som tilbudsgiver har kontrakt med. Klager for kørsel for NT SKAL også oplyses. Hvis tilbudsgiver har kørsel i Danmark, er det tilstrækkeligt med oplysninger fra danske trafikselskaber. Klager skal være for kørsel, som er sammenlignelig med A-kontraktkørsel.

Der medregnes alene klager, som trafikselskabet har vurderet som berettigede klager og som kan henføres til chaufførens eller entreprenørens forhold. Det kan være følgende klager af følgende typer – uanset om de betegnes som anført eller med et andet ordvalg:

- Chauffør klager vedr. kommunikation/dårlig serviceoplevelse.
- Billetteringsfejl.
- Rygning/mobiltelefoni.
- Destinationsskiltning.
- Forbikørsel.
- Manglende overholdelse af køreplan (ikke vejarbejde, myldretid m.m.).
- Utryk kørsel.

Klager angives som en gennemsnitsbetragtning for virksomhedens samlede performance. Det baseres på antallet af målinger fra de forskellige trafikselskaber, og på baggrund af den samlede



performance. Da der foretages en summering, er det vigtigt at samlet antal klager og samlet antal køreplantimer for hvert trafiksselskab oplyses.

Tilbudsgivers tilkendegivelse om forbedring af det hidtidige niveau skal være en forpligtelse om at levere færre klager end hidtil realiseret i hele kontraktperioden. Generelle, uforpligtende beskrivelser og løfter vil ikke i sig selv give en højere pointtildeling.

Såfremt tilbudsgiver ikke tilkendegiver at ville levere en ændring af det hidtidige niveau, eller NT ikke vurderer, at tilbudte forbedringstiltag realistisk set vil føre til et tilbudt forbedret niveau, vil tilbudsgiver få tildelt en karakter svarende til det hidtil realiserede antal klager. En tilbudsgiver, der ikke har givet eller kan give oplysninger om tidligere niveau, vil i den forbindelse få karakteren 50. Tilbydes en nedsættelse af det hidtil realiserede niveau eller en forbedring, som NT vurderer, er realistisk at opnå, tildeles tilbudsgivers karakter svarende til det tilbudte niveau.

Det pointgivende antal klager indgår som kontraktkrav og vil blive opgjort første gang den 31. december 2022 og efterfølgende følge bonusåret fra januar til december.

Tilbudt kvalitet på klager er knyttet op på resultatet af NT's årlige bonusopgørelser. Hvis byder i et kontraktår ikke leverer den tilbudte kvalitet på kundetilfredshed og klager, er det ikke muligt at opnå bonus det pågældende år. Derudover vil den beregnede økonomiske fordel, som tilbudsgiver har opnået i tildelingen blive fratrasket i afregningen. Dette vil blive opgjort én gang årligt.

#### Ad Servicegrad

Servicegrad (udgåede ture) vurderes dels på baggrund af tilbudsgivers oplysninger om hidtil realiseret servicegrad, og dels på baggrund af tilbudsgivers tilkendegivelse, om dette niveau fortsat vil blive opretholdt eller forbedret.

Realiseret servicegrad skal angives for hele virksomhedens præstation i 2019. Denne skal dokumenteres via referencer fra offentlige trafikudbydere, som tilbudsgiver har kontrakt med. Servicegrad for kørsel for NT SKAL også oplyses. Hvis tilbudsgiver har kørsel i Danmark, er det tilstrækkeligt med oplysninger fra danske trafiksselskaber. Servicegrad skal være for kørsel, som er sammenlignelig med A-kontraktkørsel.

I beregningen af Servicegrad skal 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) ikke medregnes.

Servicegrad angives som en gennemsnitsbetragtning for virksomhedens samlede performance. Det baseres på målinger fra de forskellige trafiksselskaber, og på baggrund af den samlede performance. Da der foretages en summering, er det vigtigt at samlet antal udgåede timer og samlet antal køreplantimer for hvert trafiksselskab oplyses.

Tilbudsgivers tilkendegivelse om forbedring af det hidtidige niveau skal være en forpligtelse om at levere en højere servicegrad end hidtil realiseret i hele kontraktperioden. Generelle, uforpligtende beskrivelser og løfter vil ikke i sig selv give en højere pointtildeling.



Såfremt tilbudsgiver ikke tilkendegiver at ville levere en ændring af det hidtidige niveau, eller NT ikke vurderer, at tilbudte forbedringstiltag realistisk set vil føre til et tilbudt forbedret niveau, vil tilbudsgiver få tildelt en karakter svarende til den hidtil realiserede servicegrad. En tilbudsgiver, der ikke har givet eller kan give oplysninger om tidligere niveau, vil i den forbindelse få karakteren 50. Tilbydes en nedsættelse af det hidtil realiserede niveau eller en forbedring, som NT vurderer, er realistisk at opnå, tildeles tilbudsgiver karakter svarende til det tilbudte niveau.

Den pointgivende servicegrad indgår som kontraktkrav og vil gælde fra kontraktstart. Hvis tilbudsgiver ikke leverer den tilbudte kvalitet på servicegrad, vil den beregnede økonomiske fordel, som tilbudsgiver har opnået i tildelingen blive fratrasket i afregningen. Dette vil blive opgjort én gang årligt.

#### Ad Vedligehold og rengøring

Vedligehold og rengøring vurderes på baggrund af tilbudsgivers tilkendegivelse om, hvilket niveau heraf, tilbudsgiver vil tilbyde at opretholde i kontraktperioden.

Tilbudsgivers tilkendegivelse skal være konkret underbygget. Generelle, uforpligtende beskrivelser og løfter er ikke tilstrækkelige.

En tilbudsgiver, der ikke har angivet oplysninger om det tilbudte niveau, får tildelt 50 point. Det pointgivende niveau indgår som kontraktkrav.

Den tilbudte kvalitet for vedligehold og rengøring skal gælde fra kontraktstart. Hvis tilbudsgiver ikke leverer den tilbudte kvalitet på vedligehold og rengøring vil den beregnede økonomiske fordel, som tilbudsgiver har opnået i tildelingen blive fratrasket i afregningen. Dette vil blive opgjort én gang årligt.

Tilbudt kvalitet vil blive bedømt efter følgende skalaer:

| Kundetilfredshed | Opfyldelse af kriteriet |
|------------------|-------------------------|
| 100 point        | 9,51 til 10,00          |
| 90 point         | 9,01 til 9,50           |
| 80 point         | 8,56 til 9,00           |
| 70 point         | 8,51 til 8,55           |
| 50 point         | 8,00 til 8,50           |
| 0 point          | under 7,99              |

| Klager    | Opfyldelse af kriteriet |
|-----------|-------------------------|
| 100 point | 0,2 til 0               |
| 90 point  | 0,6 til 0,3             |
| 80 point  | 1,1 til 0,7             |
| 70 point  | 1,4 til 1,2             |
| 50 point  | 1,8 til 1,5             |
| 0 point   | Over 1,9                |



| Servicegrad | Opfyldelse af kriteriet |
|-------------|-------------------------|
| 100 point   | 99,99 til 100           |
| 90 point    | 99,97 til 99,98         |
| 80 point    | 99,95 til 99,96         |
| 70 point    | 99,90 til 99,94         |
| 50 point    | 99,50 til 99,89         |
| 0 point     | Under 99,49             |

| Rengøring og vedligehold | Opfyldelse af kriteriet* |
|--------------------------|--------------------------|
| 100 point                | 4,96 til 5,00            |
| 90 point                 | 4,86 til 4,95            |
| 80 point                 | 4,76 til 4,85            |
| 70 point                 | 4,56 til 4,75            |
| 50 point                 | 4,01 til 4,55            |
| 0 point                  | Under 4,00               |

\*simpelt gennemsnit af karaktererne for de to parametre

Den score som tilbudsgiver opnår, vil blive anvendt ved vurderingen af pakkerne.

### 5.3 Miljø 25%

NT vil i vurderingen af dette underkriterium lægge vægt på tilbudsgivers oplysning i *Liste over Busmateriel*, *Busudskiftningsplan* og i onlineblanketten *Beskrivelse af byders virksomhed*. Der skal afgives separate oplysninger for følgende fire scenarier:

1. Busoverdragelse på alle busser fra Arriva Danmark A/S og Keolis Danmark A/S.
2. Busoverdragelse på Arriva Danmark A/S' busser, men ikke Keolis Danmark A/S' busser.
3. Busoverdragelse på Keolis Danmark A/S' busser, men ikke Arriva Danmark A/S' busser.
4. Ingen busovertagelse

Følgende delkriterier vil indgå i vurderingen af underkriteriet Miljø med de angivne vægte:

|                                  |      |
|----------------------------------|------|
| Indfasning af emissionsfri drift | 80 % |
| Grønne personalebiler            | 20 % |

Hvert delkriterium tildeles en karakter imellem 0 og 100. Disse karakterer vægtes med den nævnte vægt for det enkelte delkriterie og lægges slutteligt sammen til en samlet karakter for underkriteriet. Den samlede karakter anvendes for alle tre pakker.

#### Indfasning af emissionsfri drift

Ved kontraktstart vil der i scenarie 1 - 3 blive overdraget en række dieselbusser fra de tidligere entreprenører. Det vil blive vægtet positivt, at disse dieselbusser udfases hurtigst muligt, så by- og Plusbuskørslen i Aalborg kan blive gennemført med 100% emissionsfrit materiel.

Indfasning af emissionsfri drift vil blive evalueret efter følgende kriterier:

| Karakter | Betegnelse                                                            |
|----------|-----------------------------------------------------------------------|
| 100      | Driften gennemføres med 100% emissionsfrit materiel efter senest 1 år |
| 90       | Driften gennemføres med 100% emissionsfrit materiel efter senest 2 år |
| 80       | Driften gennemføres med 100% emissionsfrit materiel efter senest 3 år |
| 70       | Driften gennemføres med 100% emissionsfrit materiel efter senest 4 år |
| 50       | Driften gennemføres med 100% emissionsfrit materiel efter senest 6 år |
| 0        | Driften gennemføres med 100% emissionsfrit materiel efter senest 8 år |

I scenarie 4 tildeles alle tilbudsgivere 100 point for dette delkriterium.



### Grønne personalebiler

Udover at udbyde miljøvenlig busdrift, har NT en grundlæggende interesse i at sikre, at forhold rundt omkring driften også bliver grønne. Dette gøres blandt andet ved hjælp af kravet om, at depotanlægget skal være miljøcertificeret.

Personalebilerne er et andet element omkring driften, som kunne komme i spil med henblik på at få en helt grøn busdrift. Det vil derfor tælle positivt i vurderingen, hvis tilbudsgiver har grønne personalebiler.

Vurderingen vil blive baseret på hvilket drivmiddel, der anvendes i de af entreprenørens personalebiler, som chaufførerne/værksted/adm. personale m.fl. anvender for at komme til/fra vagter, ved vagtskifte mv. Vurderingen vedrører alene personalebiler, som er tilknyttet den udbudte kørsel.

Evaluerings af personalebilernes brændstoftype vil foretages efter følgende kriterier:

| Karakter Betegnelse |                                        |
|---------------------|----------------------------------------|
| 100                 | 100% Emissionsfri                      |
| 90                  | 100% Fossilfri                         |
| 80                  | 90% - 99% Fossilfri eller Emissionsfri |
| 70                  | 50% - 89% Fossilfri eller Emissionsfri |
| 50                  | 30% - 49% Fossilfri eller Emissionsfri |
| 0                   | 0% - 29% Fossilfri eller Emissionsfri  |

Der vil blive givet en karakter for hver enkelt personalebil, der er i vognparken. Den gennemsnitlige score, som tilbudsgiver opnår, vil blive anvendt ved vurderingen af alle pakkerne.

## **16. OFFENTLIGGØRELSE, FORTROLIGHED OG AKTINDSIGT**

NT vil så vidt muligt sikre fortroligheden af alle oplysninger i tilbudsgivers tilbud, som angår tilbudsgivers fortrolige forretningsmæssige forhold. Fortrolighedstilsagnet fraviges i den udstrækning, hvor dette er påkrævet i henhold til lovgivningen, eller hvis en afgørelse er truffet herom af en domstol eller offentlig myndighed. I den udstrækning, hvor tilbudsgiver selv anser oplysninger for særligt konkurrencefølsomme, skal dette tydeligt markeres i tilbuddet, hvorefter NT vil tilstræbe, at oplysningerne ikke videregives. Generelle angivelser om konkurrencefølsomhed eller lignende kan ikke forventes tillagt betydning.

I forbindelse med offentliggørelsen af bekendtgørelse om indgåede kontrakter vil der fremgå dato for tildeling af ordren, navn og adresse på entreprenøren der tildeles kontrakt, samt tildelingskriterier. NT forbeholder sig desuden retten til i anden forbindelse at offentliggøre den vindende tilbudsgivers samlede evalueringssum samt give en overordnet beskrivelse af det vindende tilbuds karakteristika og relative fordele til de øvrige tilbudsgivere.

Tilbudsgivere samt deres personale, underleverandører og rådgivere skal iagttage ubetinget tavshed med hensyn til enhver oplysning om NT, der kommer til deres kendskab i forbindelse med udbuddet.

NT er ikke bundet af tilbudsgivers angivelser i forbindelse med en eventuel begæring om aktindsigt,





men angivelserne kan indgå som et element i NT's vurdering af, om og i hvilket omfang der skal gives aktindsigt. NT er dog til enhver tid berettiget til at anvende oplysninger i den udstrækning, hvor dette er til berettiget varetægelse af NT's interesser under en rets- eller klagesag med tilknytning til udbuddet.

## **17. ANNULLERING AF UDBUD**

Indtil kontraktindgåelse forbeholder NT sig mulighed for at annullere udbuddet, hvis NT finder, at der er en saglig grund hertil. Hvis udbuddet annulleres, er NT ikke forpligtet til at dække tilbudsgivers udgifter til deltagelsen i udbuddet.

## **18. KONTRAKTINDGÅELSE**

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

- 1) Kontrakten med bilag.
- 2) Udbudsmaterialet med eventuelle rettelsesblade, herunder Spørgsmål/svar.
- 3) Den vindende entreprenørs tilbud med tilhørende bilag.

Aftale indgås ved at kontrakten signeres af parterne via et elektronisk kontraktmodul. Med dette kontraktmodul vil entreprenøren have online adgang til kontraktdokumentet og vil kunne signere kontrakten på samme måde og med *samme signatur* som det elektroniske følgebrev signeres. Den samlede aftale udgøres af den signerede kontrakt med udbudsmateriale, udbudsbetingelser samt aftalebestemmelser.

Der vil blive indgået adskilte kontrakter for henholdsvis A-kontraktkørsel og D-kontraktkørsel (dublering).

## **19. KVALITETSSTYRING, BONUSMODEL, ARBEJDSMILJØ MV.**

De kvalitetskrav, NT stiller til kørslens udførelse, fremgår af A-kontrakten. NT's ønsker og krav til kvalitet er nærmere beskrevet i chaufførvejledning og NT's øvrige elektroniske medier.

Kriterierne for udbetaling af bonus fremgår af bilag 4A til A-kontrakten. Bonusbetalingen lægges oven i betalingen efter A-kontraktens § 19.

Entreprenøren skal bidrage med de oplysninger, der er nødvendige for udarbejdelse af grønne regnskaber.

Der er etableret et løbende samarbejde mellem NT og entreprenørerne i Nordjylland om chauffør-uddannelse, og tilbudsgiver er forpligtet til at indgå i dette samarbejde. Samarbejdet og NT's krav til chaufføruddannelse er beskrevet i bilag 4B til A-kontrakten.

## **20. EKSTRA- OG DUBLERINGSKØRSEL**

Sammen med A-kontraktkørslen udbydes ekstra- og dubleringskørsel (angives som D-kontraktkørsel). Kørslen er nærmere beskrevet i pakkematerialet, der indeholder køreplaner og lign.



og udføres på grundlag af D-kontrakt om ekstra- og dubleringskørsel med kontraktbus. D-kontrakten er vedlagt som bilag C-1.

Ekstra- og dubleringskørsel med ikke-kontraktbusser betales efter særskilt aftale, jf. kontraktens § 6, stk. 9. Den gældende dubleringsaftale er vedlagt som bilag C-2.

## 21. NT Udstyr i busserne

I henhold til kontraktens § 12 har NT ret til at installere forskelligt udstyr i busserne.

Busser på ruter, der kører under A-kontrakten, skal som hovedregel være udstyret med følgende:

- Rejsekortudstyr, herunder kortlæsere med tilhørende sokkel, TCU, chaufførterminal samt printer (Tilhører NT)
- Elektronisk betalingsudstyr (Plusbusmateriel undtaget)
- Videoovervågning
- Tablet pc med realtids- og korrespondancesystemet, SmartVMS
- Korrespondancesikringssystem
- Udvendige destinationsskilte
- Højttalersystem
- Automatisk stoppestedsannoncering
- Passengerdisplay - LED/diode display - minimum visende "STOP"
- Infotainmentsystem til passagerinformation
- Automatisk passagertælling
- Automatisk hastighedsdæmpning
- System til sikring af jævnt flow i turene på en rute

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

Rejsekortudstyret leveres og betales af NT. NT leverer den SmartVMS APP, der skal installeres på Tablet pc.

Alt øvrigt udstyr i ovennævnte liste leveres, betales og installeres af entreprenøren. Derudover gælder, at den omkostning som er forbundet med installationen af rejsekortudstyr inkl. kommissionering skal afholdes af entreprenøren. Udgifterne til installation og kommissionering forventes i 2021 at andrage:

| Rejsekort stort udstyr                      | Ex. Moms  | Incl. Moms |
|---------------------------------------------|-----------|------------|
| Installation 1-3 validatorer                | 7.950 kr. | 9.937 kr.  |
| Kommissionering                             | 6.181 kr. | 7.727 kr.  |
| Installation af ekstra validatorer pr. stk. | 245 kr.   | 306 kr.    |
| Installation af frontpole                   | 326 kr.   | 407 kr.    |
| Installation af sidemount pr. stk.          | 88 kr.    | 110 kr.    |

| Rejsekort NBS udstyr (Lille udstyr)                | Ex. Moms  | Incl. Moms |
|----------------------------------------------------|-----------|------------|
| Installation 1-2 validatorer incl. kommissionering | 7.191 kr. | 8.989 kr.  |



Den daglige service af udstyret varetages af entreprenøren.

Entreprenøren afholder udgifterne til flytning af Rejsekortudstyr ved busudskiftninger, herunder 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.

Ovennævnte er nærmere beskrevet i A-kontraktens bilag 6.

NT skal i kontaktperioden løbende modtage indmeldelse af driftsdata, såsom energiforbrug, hastighed m.m. De nærmere omstændigheder aftales med entreprenøren.

## **22. CHAUFFØRFACILITETER**

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

Entreprenøren er desuden forpligtet til at indgå lejeaftale med Aalborg Kommune vedr. chaufførhuse, som fremgår af bilag B.

Generelt er det entreprenørens ansvar, at der stilles chaufførlokaler og toiletfaciliteter til rådighed for chaufførerne på de enkelte ruter.

Aalborg Kommune ejer 19 chaufførhuse, som forudsættes udlejet i forbindelse med udbuddet. Der er altså tale om tvungen leje for entreprenørerne.

Såfremt tilbudsgiver ønsker flere chaufførhuse, er dette tilbudsgivers eget ansvar. Aalborg Kommune vil i forbindelse med evt. ændringer i ruterne sikre, at der er chaufførhuse eller toiletadgang ved en af endestationerne. Chaufførhuse skal være åbne for chauffører på andre ruter, der anløber det/de nærmeste stoppested(er). Der kan ikke kræves betaling af andre entreprenører for benyttelsen af chaufførhusene.

Den årlige lejeudgift er 18.000 kr. pr. chaufførhus ved lejemålets indgåelse og reguleres årligt i forhold til nettoprisindekset. Lejen er fastsat ud fra det princip, at lejeindtægten skal dække kommunens udgifter.

Aalborg Kommune vil stå for den udvendige vedligeholdelse af chaufførhusene og renholdelse af arealer omkring. Den indvendige vedligeholdelse, rengøring og forbrugsudgifter til el, vand, varme, renovation mv. påhviler lejer.

Chaufførhusene overtages, som de er og forefindes, og evt. myndighedskrav og ønsker til chaufførhusene er udlejer uvedkommende. Chaufførhuse i Aalborg kommune fordeler sig således:



| Chaufførhuse i Aalborg Kommune |                        |                                                                                 |
|--------------------------------|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| Beliggenhedsadresse            | Chaufførhuse           | Kaldenavn                                                                       |
| Fiskene 30                     | Fiskene 30             | Chaufførhus City Syd                                                            |
| Gammel Hasserisvej 150         | Gammel Hasserisvej 150 | Chaufførhus - Gammel Hasserisvej/Jeronimusvej                                   |
| Løvenborgparken 1A             | Løvenborgparken 1A     | Chaufførhus Løvenborgparken                                                     |
| Vadum Kirkevej 67E             | Mølholmsvej 50         | Chaufførhus Løgstikkervej                                                       |
| Nibevej 351                    | Nibevej 351            | Chaufførhus Frejlev                                                             |
| Niels Bohrs Vej 37             | Niels Bohrs Vej 37     | Chaufførhus (tidl. Budumvej)                                                    |
| Pindskæret 17                  | Pindskæret 17          | Chaufførhus Langholt                                                            |
| Rævedalsvej 5B                 | Rævedalsvej 5B         | Chaufførhus Ferslev Skole                                                       |
| Rødhøjvej 9                    | Rødhøjvej 9            | Chaufførhus Storvorde                                                           |
| Saltumvej 51A                  | Saltumvej 51A          | Chaufførhus Saltumvej                                                           |
| Sigrid Undsets Vej 99          | Sigrid Undsets Vej 99  | Chaufførhus AAU Busterminal                                                     |
| Skallerupvej 10                | Skallerupvej 10        | Chaufførhus Skallerupvej                                                        |
| Skelagervej 189                | Skelagervej 189        | Chaufførhus Skelagergårdene                                                     |
| Skydebanevej 12A               | Skydebanevej 24B       | Mandskabshus (chaufførhus)                                                      |
| Th. Staunings Vej 9            | Th. Staunings Vej 9    | Børnehaven Bikuben / Chaufførhus<br>Gug Øst, Landlystvej / Transformatorstation |
| Tostrupvej 33A                 | Tostrupvej 33A         | Chaufførhus Godthåb                                                             |
| Vestre Fjordvej 25             | Vestre Fjordvej 25     | Chaufførhus Vesterkæret                                                         |
| Vissevej 116                   | Vissevej 118           | Chaufførhus Visse Ladegaard                                                     |
| Østergade 19                   | Østergade 19           | Chaufførhus Hals Busterminal, off. toiletter                                    |

Såfremt der opstår behov for nye chaufførhuse, eksempelvis i forbindelse med Plusbusrutens endestation ved NAU, tilføjes disse som et tillæg til lejeaftalen i bilag B.

## 23. DEPOT

Den vindende entreprenør er forpligtet til for egen regning at etablere og drive bygninger og andre faste anlæg i nødvendigt omfang for opfyldelse af kontrakten, herunder depot, tank, logistik, transport, værksted og terminal m.v. (depot). Depotet skal være miljøcertificeret efter senest efter ét års drift. Certificeringen skal være i henhold til ISO-14001 og/eller EMAS.

Onlineblanketten *Beskrivelse af byders virksomhed* skal indeholde en overordnet beskrivelse af indretning og design af det påtænkte depot, som skal overholde kravene i bilag 12, samt budgettet for etableringsomkostningerne. Den beskrivelse af depotet med tilhørende budget, som indgår i det endelige tilbud, indgår i kontrakten som bindende. Den vindende entreprenør skal opdatere beskrivelsen, når bygningerne m.v. står færdige.

Tilsvarende skal entreprenøren straks efter færdiggørelsen dokumentere de endelige etablerings-



omkostninger på en måde og i et omfang, der muliggør verificering af omkostningernes rigtighed ved en ekstern revisor.

Såvel budget som endelige etableringsomkostninger skal omfatte de bygninger og det tilbehør, som er omfattet af tinglysningslovens §§ 37 og 38. Det vil udover bygninger sige driftsinventar og driftsmateriel herunder maskiner og tekniske anlæg af enhver art samt ledninger, varmeanlæg, eller lignende, der er indlagt i bygningen til brug for bygningen. Løsøre herudover, herunder busser og den dertilhørende tank-/ladeinfrastruktur, skal derimod ikke medtages jf. kontraktens §6b, stk. 4.

Såvel beskrivelse som omkostningsopgørelse skal løbende opdateres i kontraktens løbetid. Opdateringerne sendes løbende til NT.

Depotet skal opføres på de grundarealer beliggende matr.nr. 14 d Sdr. Tranders by, Sdr. Tranders m.fl., som NT har lejet af Juelstrupparken Nord A/S. Erhvervslejekontrakten er vedlagt som bilag G til udbudsbetingelserne.

Den vindende entreprenør er forpligtet til senest ved kontraktstart at indtræde i lejekontrakten i henhold til afståelsesbestemmelsen i dennes § 12. Udkast til allonge vedrørende denne afståelse er vedlagt kontrakten som bilag 15.

Alle udgifter til etablering og drift af depotet og indtrædelse i lejekontrakten, herunder indgåelse af de som kontraktens bilag 15 vedlagte aftaler, skal angives som faste depotomkostninger i tilbuds-dokumentet.

Når kontrakten ophører, uanset af hvilken grund, er entreprenøren forpligtet til at afstå såvel lejekontrakten som depotet til NT eller en af NT udpeget ny entreprenør efter NT's valg.

Afståelse af lejekontrakten skal ske på uændrede vilkår i forhold til den på afståelsestidspunktet gældende lejekontrakt.

Depotet overdrages til en afskrevet værdi opgjort som de endelige etableringsomkostninger afskrevet lineært over 30 år. Afskrivningerne påbegyndes efter de endelige depotomkostninger er dokumenteret overfor NT, dog senest ved driftsstart. Såfremt de endelige etableringsomkostninger overstiger de budgetterede, vil afskrivningen foretages på baggrund af det budgetterede, der er blevet anført i *Beskrivelse af byders virksomhed*.

Den vindende entreprenør er endelig forpligtet til at medvirke til, at der på bygningernes blad i tingbogen tinglyses det som i kontrakten bilag 15 vedlagte salgs- og pantsætningsforbud samt forkøbs- og køberet for NT med NT som påtaleberettiget.



## Bilag A    Garantierklæring

### Garantierklæring

Garanti  
Kontonummer:

**Garantidebitor:**  
(*Entreprenør*)

**Garantikreditor:**  
Nordjyllands Trafikselskab

---

Arbejde:                      Udførsel af kontraktkørsel i perioden.....

Kontraktdato:              dd.mm.yyyy

På foranledning af garantidebitor holder (*pengeinstitut*) til rådighed for Nordjyllands Trafikselskab et beløb af

..... kr.                      skriver:.....

der skal tjene til sikkerhed for Nordjyllands Trafikselskab i tilfælde af, at entreprenøren misligholder sine forpligtelser i henhold til den indgåede kontrakt.

Sikkerheden tjener til fyldestgørelse af alle krav, som Nordjyllands Trafikselskab måtte have i anledning af aftaleforholdet.

Sikkerhedsstillelsen ophører 3 måneder efter kontraktens udløb, medmindre Nordjyllands Trafikselskab forinden skriftligt meddeler (*entreprenøren*), at der vil blive rejst krav mod sikkerhedsstillelsen. I så fald ophører sikkerhedsstillelsen, når misligholdelsen er afhjulpet.

Nordjyllands Trafikselskab kan uden indvirkning på garantiforpligtelsen give (*entreprenøren*) udsettelse eller lempelser med hensyn til opfyldelsen af (*entreprenørens*) forpligtelser.

Garantien skal på anfordring fra Nordjyllands Trafikselskab frigives til Nordjyllands Trafikselskab, uden at Nordjyllands Trafikselskab kan dokumentere sin ret ved forlig, endelig domstolsafgørelse eller en voldgiftskendelse. Udbetaling af garantien sker til Nordjyllands Trafikselskab på anfordring senest 5 arbejdsdage efter en skriftlig anfordring er modtaget.

Garantien er med maskinstempling eller 2 underskrifter gyldig jf. ovenstående.  
Ved garantiens bortfald skal denne garantierklæring returneres til (*pengeinstitut*).

Underskrift, ..... (*pengeinstitut*).....

Hvis dette garantiforhold er stempelpligtig, er regarantien stemplet.

## Bilag B    Chaufførfaciliteter

### ERHVERVSLEJEKONTRAKT

For chaufførhuse beliggende i Aalborg og omegn

Nedenstående er 4 ud af 19 chaufførhuse:



Rødhøjvej 9, 9280 Storvorde



Nibevej 351, Frejlev, 9200 Aalborg SV



Fiskerivej 30, 9200 Aalborg SV



Vestre Fjordvej 25, 9000 Aalborg





## INDHOLDSFORTEGNELSE

|     |                                            |   |
|-----|--------------------------------------------|---|
| 1.  | Det lejes omfang og beliggenhed .....      | 3 |
| 2.  | Det lejes benyttelse .....                 | 4 |
| 3.  | Lejemålets begyndelse og ophør .....       | 4 |
| 4.  | Lejens størrelse og regulering .....       | 4 |
| 5.  | Forsikring .....                           | 4 |
| 6.  | Depositum .....                            | 4 |
| 7.  | Vedligeholdelse .....                      | 4 |
| 8.  | Renholdelse .....                          | 5 |
| 9.  | Bygnings- og installationsændringer .....  | 5 |
| 10. | Det lejes overlevering og aflevering ..... | 5 |
| 11. | Fremleje og afståelse .....                | 6 |



Parterne

Mellem

XX  
XX  
XX  
XX  
CVR nr. [redacted]



Att:  
Telefon [redacted]

Mail:

i det følgende kaldet lejer

og

Aalborg Kommune  
AaK Bygninger  
Danmarksgade 19  
9000 Aalborg  
CVR nr. 29 18 94 20

i det følgende kaldet udlejer

er herved indgået følgende

## ERHVERVSLEJEKONTRAKT

### 1. Det lejedes omfang og beliggenhed

#### 1.1. Det lejede omfatter 19 antal chaufførhuse, der fordeler sig således:

- |                          |                       |
|--------------------------|-----------------------|
| • Fiskene 30             | Sigrid Undsets Vej 99 |
| • Gammel Hasserisvej 150 | Skallerupvej 10       |
| • Løvenborgparken 1A     | Skelagervej 189       |
| • Vadum Kirkevej 67E     | Skydebanevej 12A      |
| • Nibevej 351            | Th. Staunings Vej 9   |
| • Niels Bohrs Vej 37     | Tostrupvej 33A        |
| • Pindskæret 17          | Vestre Fjordvej 25    |
| • Rævedalsvej 5B         | Vissevej 116          |
| • Rødhøjvej 9            | Østergade 19          |
| • Saltumvej 51A          |                       |

#### 1.2. Husene overtages i den stand, hvori de er og forefindes med deri værende installationer og fast tilbehør, som tilhører ejer.



## **2. Det lejedes benyttelse**

- 2.1. Det lejede skal anvendes til chaufførhuse i forbindelse med udførelsen af kollektiv trafik i Aalborg Kommune. Lejeren er forpligtet til i hele lejeperioden at anvende det lejede til dette formål, jfr. § 3.

## **3. Lejemålets begyndelse og ophør**

- 3.1. Lejemålet træder i kraft den XX 2020, eller efter nærmere aftale, og vedvarer indtil den XX 20XX, hvor lejemålene ophører uden yderligere varsel.
- 3.2. Lejemålet er uopsigeligt fra begge parter side i lejeperioden, men ophører såfremt lejers kontrakt med Nordjyllands Trafikselskab måtte bortfalde.

## **4. Lejens størrelse og regulering**

- 4.1. Den årlige leje er aftalt til 342.000 kr., 18.000 kr. pr. chaufførhus, i alt 19 huse.
- 4.2. Én gang årligt, den 1. januar, forhøjes den hvert år pr. 31. december året før gældende årlige leje i overensstemmelse med stigningen i nettoprisindekset, jf. Bekendtgørelse nr. 76 af 3. februar 1999 af Lov om beregning af et nettoprisindeks med senere ændringer. Forhøjelsen sker i overensstemmelse med stigningen i det nævnte indeks fra oktober måned to år før til oktober måned året før. Forhøjelse sker første gang den 1/1 2021 i overensstemmelse med stigningen i nettoprisindekset fra oktober 2019 til oktober 2020.
- 4.3. Den forhøjede årsleje pr. 1/1 2021 beregnes således efter følgende princip:

$$\frac{\text{Årslejen} \times \text{nettoprisindeks oktober 2019}}{\text{nettoprisindeks oktober 2020}}$$

- 4.4. Uanset bevægelsen i nettoprisindekset vil lejen ikke kunne nedsættes under begyndelseslejen på 18.000 kr. årligt.
- 4.5. Såfremt indeksregulering umuliggøres enten ved bortfald af beregningen af indekstallet eller anden lovgivning herom, forhøjes lejen i stedet i overensstemmelse med stigningen i et andet eksisterende eller nyt tilsvarende indeks eller, hvis et sådant ikke findes, efter principper, der ligger beregningen af nettoprisindekset så nært som muligt.
- 4.6. Uanset den årlige udvikling i nettoprisindekset forhøjes den årlige leje pr. 1. januar hvert år med minimum 2%.
- 4.7. Lejen forfalder til betaling årsvis i januar måned. Første gang fra dato for underskrift af erhvervslejekontrakt frem til 31/12 samme år.

## **5. Forsikring**

- 5.1. Chaufførhusene er omfattet af Aalborg Kommunes generelle ejendomsforsikring.

## **6. Depositum**

- 6.1. Lejer erlægger ikke depositum.

## **7. Vedligeholdelse**

- 7.1. Al indvendig vedligeholdelse, herunder fornøden fornyelse påhviler lejeren, der stedse skal omgås det lejede tilbørligt og holde det sømmeligt ved lige.



- 7.2. Forpligtigelsen omfatter således bl.a. vedligehold og/eller forny maling, gulv, gulvbelægning, installationer af enhver art, indvendige bygningsdele, herunder låse, dørhåndtag, nøgler, ruder, beslag, cisterner, haner, wc-skåle med sæder, vaskekummer, vandlase, elektriske installationer, varme-, klima- og udsugnings-installationer for så vidt angår termostatventiler, filtre og lignende, der har med driften af disse installationer at gøre, armaturer, lyskilder af enhver art samt installationer til det lejedes afløb og forsyning med vand, el og varme mv. begrænset ved lejemålets vandrette og lodrette skel.
- 7.3. Udendørsarealet, beliggende i en afstand af 1½ m. fra chaufførhusene, vedligeholdes af lejer, som også forestår glatførebekæmpelse og snerydning vedrørende det lejede.
- 7.4. Ved indbrud eller hærværk i lejemålet, påhviler reparation, vedligeholdelse og fornyelse såvel indvendig som udvendigt af ødelagte bygningsdele dog lejer.
- 7.5. Udlejer er berettiget til – til enhver tid – at besigtige det lejede for konstatering af, om vedligeholdelsespligten er opfyldt.
- 7.6. Udlejeren skal holde ejendommens ydre forsvarligt ved lige. Alle installationer i ejendommen, herunder afløb og forsyning med elektricitet, vand og varme skal af udlejeren holdes i god og brugbar stand.
- 7.7. Den udvendige vedligeholdelse i øvrigt påhviler udlejer.
- 8. Renholdelse**
- 8.1. Renholdelse af det lejede påhviler lejer, der har pligt til at sørge for, at det lejede stedse fremstår i pæn og ryddelig stand.
- 9. Bygnings- og installationsændringer**
- 9.1. Såfremt lejeren ønsker at foretage såvel bygnings- som installationsændringer, skal planerne forevises og godkendes af udlejeren, inden ændringerne påbegyndes. Udgiften hertil påhviler i så fald lejer.
- 9.2. Eventuelle myndighedskrav til chaufførhusenes indretning m.v. skal opfyldes af lejer og er udlejer uvedkommende.
- 10. Det lejedes overlevering og aflevering**
- 10.1. Det lejede er overtaget i god og velvedligeholdt stand som besigtiget og godkendt af lejer uden mangler af nogen art og med samtlige installationer i god og brugbar stand.
- 10.2. Ved lejemålets ophør er lejeren pligtig at aflevere det lejede rengjort og vedligeholdt i samme stand som ved lejemålets begyndelse, jfr. §1, dog med undtagelse af den forringelse som skyldes almindeligt slid og ælde.
- 10.3. Udlejer indkalder senest 14 dage før ophør med mindst en uges varsel til en afleveringsforretning, der – med mindre andet aftales – skal afholdes snarest muligt – og senest 1 uger før ophør. Ved afleveringsforretningen udfærdiges en fortegnelse ("afleveringsrapport") over, hvilke vedligeholdelsesarbejder m.v. lejeren skal udføre for at bringe det lejede i aftalt stand. Fortegnelsen underskrives af begge parter. I forbindelse med afleveringsforretningen overgives lejeren en kopi af afleveringsrapporten.
- 10.4. Afleveres lejemålet ikke i aftalt stand klokken 12.00 på fraflytningsdagen, er lejer forpligtet til at betale leje samt øvrige ydelser ifølge nærværende kontrakt i istandsættelsesperioden, indtil lejemålet er bragt i den aftalte stand.



- 10.5. Istandsættelsesarbejder må kun udføres af momsregistrerede, faguddannede håndværkere. Såfremt lejemålet ikke er bragt i den aftalte stand klokken 12.00 på fraflytningsdagen, udføres de nødvendige foranstaltninger til at bringe lejemålet i aftalt stand på udlejers foranledning for lejers regning. Hvis udlejer helt eller delvist undlader at lade de nævnte arbejder udføre, er lejer pligtig at betale et beløb svarende til den udgift gennemførelse af sådanne arbejder ville have medført.

Det er mellem parterne aftalt, at fristen i Erhvervslejelovens § 74, stk. 2 for udlejers adgang til at gøre krav gældende vedrørende lejemålets stand ved fraflytning er forlænget til 3 måneder.

## **11. Fremleje og afståelse**

- 11.1. Der tilkommer ikke lejeren ret til fremleje af det lejede, hverken helt eller delvist.
- 11.2. Lejeren har ikke afståelsesret. Bestemmelserne i § 55 i lov om leje af erhvervslokaler m.v. finder ikke anvendelse for nærværende lejemål. Lejer har dog, såfremt nedenstående betingelser er opfyldt, ret til at afstå rettigheder og forpligtelser i henhold til nærværende kontrakt til samme anvendelse som anført i pkt. 2.1 til en af udlejeren på forhånd skriftligt godkendt ny lejer. Det er en betingelse for afståelsesretten, at lejer til udlejer på forhånd sender bekræftet kopi af den fulde aftale mellem indtrædende og udtrædende lejer.

Aalborg, den        /        2020:  
Som lejer:

Aalborg, den        /        2020  
Som udlejer:

---

Peter Munk  
Bygningschef AaK Bygninger



## Bilag C-1 D-kontrakt om dublerings- og ekstrakørsel med kontraktbus

-----

(i det følgende kaldet entreprenøren) og

Nordjyllands Trafikselskab (i det følgende kaldet NT) indgår følgende aftale om dublerings- og ekstrakørsel, herunder køreplanlagt dubleringskørsel.

Aftalen omfatter følgende kørsel:

### Generelt

Aftalen fastlægger vilkår og betaling for dublerings- og ekstrakørsel, der udføres for NT med **kontraktbus**. Det tilbud, der danner grundlag for kontrakten, indgår som bilag 1.

Hvis ikke andet er anført er A-kontraktens bestemmelser omkring reservebus materiel gældende.

Til sikkerhed for entreprenørens opfyldelse af kontrakten stilles en anfordringsgaranti på 200.000 kr. pr. driftsbus for D-kontraktkørsel. 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. Garantiteksten fremgår af bilag A til udbudsvilkårene.

### 1. Dublerings- og ekstrakørsel

NT fastlægger linjeføring og køreplan for dublerings- og ekstrakørsel.

Ved ikrafttrædelsen omfatter kontrakten et årligt kørselsomfang på xxxx køreplantimer, opgjort ud fra udbudsmaterialet inkl. ændringer, der er annonceret inden tilbudsfristen. Antallet af køreplantimer opgøres efter reglerne i pkt. 7.

Antal køreplantimer kan af NT frit ændres i opadgående og nedadgående retning med bibeholdelse af de kontraktlige enhedspriser. I opadgående retning dog kun, når kørslen kan udføres med den bus, der indgår i aftalen.

Køreplan for dublerings- og ekstrakørsel til ikrafttrædelse i forbindelse med et ordinært køreplan-skitte fremsendes sædvanligvis til entreprenøren senest 3 måneder før ikrafttrædelse. Det ligger i kørselens natur, at der kan forekomme ændringer, der ikke kan varsles 3 måneder før. Begge parter er forpligtet til at medvirke til, at ændringer kan effektueres med kort varsel.

### 2. Krav til materiel

Bussen, der indsættes til ekstra- og dubleringskørsel, skal opfylde A-kontraktens krav til reservebus-ser.

A-kontraktens alderskrav på max. 16 år, når andet ikke er anført/aftalt.



I bilag 2 til kontrakten angives kørselsmateriellet ved kontraktens indgåelse. Bilaget revideres ved ændringer, dog minimum en gang årligt primo køreplanåret.

Når kørselsmateriellet i denne kontrakt til fulde opfylder A-kontraktens krav til reservebusser, kan denne anvendes til reservebuskørsel på A-kontrakten.

Bussen kan uden for de tidsrum, hvor der udføres kørsel for NT, frit anvendes til anden kørsel, når NT's logo overdækkes.

### **3. Takster og indtægter**

Entreprenøren er forpligtet til at følge NT's takst- og befordringsregulativ. Bussen/busserne skal, medmindre andet aftales, være forsynet med Rejsekort-udstyr, der stilles til rådighed af NT på sædvanlige vilkår. Alle indtægter tilfalder NT.

### **4. Billetkontrol m.v.**

NT kan i busser, der er omfattet af denne aftale, iværksætte tællinger, undersøgelser samt udføre billet- og kvalitetskontrol i samme omfang som i øvrige busser.

### **5. Betalingsmodel/afregning**

Antallet af køreplantimer beregnes efter reglerne i pkt. 7.

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

Betalingen for kørslen opgøres pr. udført køreplantime og pr. bus.

Til dækning af timeafhængige omkostninger betales: xxxx kr. pr. køreplantime.

Til dækning af busafhængige omkostninger betales fra bussens første hele måned i kontrakt: xxxx kr. pr. bus pr. måned.

I forbindelse med kontraktstart- og afslutning udløses betaling til dækning af busafhængige omkostninger, hvis der udføres kørsel i mere end halvdelen af en måneds skoledage.

Ovennævnte satser reguleres månedligt efter samme indeks som A-kontrakt kørsel – Trafikselskabernes omkostningsindeks.

Entreprenøren skal efter retningslinjer fastsat af NT senest den 7. bankdag i måneden indsende en kørselsindberetning til NT for den foregående måned. Herunder indberettes evt. ekstrakørsel og udgåede ture. Ved for sen indberetning udskydes NT's betaling med tilsvarende antal bankdage.

Senest den 10. bankdag i måneden sender NT et acontobeløb svarende til de skønnede udgifter 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.

Entreprenøren er forpligtet til straks at indstille kørslen og hurtigst muligt underrette NT, hvis det konstateres, at en aftalt dublerings-/ekstra-kørsel er unødvendig.





## **6. Opgørelse af tid til brug for afregning**

Dublerings- og ekstrature defineres som et sammenhængende tidsrum, hvor der udføres kørsel for NT. Der kan udføres en eller flere dubleringsture/ekstrature pr. dag. Ved turtid forstås den køretid, der indgår i de dublerings- og ekstrature, NT fastlægger. Pauser medregnes i det omfang, de er en del af turen. Tomkørsel medregnes fra det forudsatte/aftalte stationeringssted til første turs startdestination og fra turens slutdestination til stationeringsstedet, eller fra turens slutdestination til næste turs startdestination. Turtiden opgøres i køreplantimer.

Det daglige antal køreplantimer beregnes som summen af dagens turtid(er).

Det årlige kørselsomfang fremkommer ved, at den daglige køreplantid ganges med antallet af dage af den pågældende type, f.eks. skoledag, fredage, hverdag osv. Afregning sker på grundlag af de månedlige antal køreplantimer.

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

Forudsat/aftalt stationeringssted: se pakkemateriale.

Hvis kørselsomfanget udvides med tur(e), der ikke er sammenhængende med den/de ture der er indgået aftale om før udvidelsen, afregnes den nye tur med min. 1 køreplantime pr. tur og ud fra priserne angivet under pkt. 6. Entreprenøren indberetter denne kørsel sammen med den øvrige kørsel i henhold til pkt. 6.

## **7. Ikrafttrædelse mv.**

Kørslen påbegyndes den 7. august 2022. Kontrakten gælder i 10 år til køreplansskiftet i 2032. Kontrakten kan forlænges jf. A-kontraktens §27, stk. 2.

Kontrakten er uopsigelig for entreprenøren i kontraktperioden. NT kan opsiges kontrakten til et køreplansskifte med 6 måneders varsel.

Begge parter kan ophæve kontrakten med øjeblikkeligt varsel, hvis modparten gør sig skyldig i grov eller oftere gentagen overtrædelse af kontraktens bestemmelser.

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. A-kontrakten § 33 gælder i denne henseende.

Bilag 1: Entreprenørens tilbud.

Bilag 2: Bus/busser svarende til A-kontraktens bilag 7.



## **Bilag C-2 Dubleringaftale samt aftale vedr. kørsel til særlige arrangementer**

**1)** Aftalen fastlægger vilkår og betaling for dublerings- og ekstrakørsel, der udføres for NT med **ikke-kontraktbusser**.

Konkret aftale om kørslen indgås mellem NT og den enkelte entreprenør og bekræftes skriftligt af NT.

Der skelnes mellem spontan dublering og fast dublering. Spontan dublering er dublerings- eller ekstrakørsel, der rekvireres med kort varsel, og som kun skal køre i en begrænset periode (under 3 måneder). I tilfælde af at entreprenøren har en ledig kontraktbus, så skal denne anvendes og kørslen indberettes som ekstra kørsel. Fast dublering er dublerings- eller ekstrakørsel, der skal køre i minimum 3 måneder.

**2)** Busser, der udfører dublerings- og ekstrakørsel i miljøzonen i Aalborg kommune, skal opfylde kravene i miljøzonen. Der ydes en særskilt månedlig betaling herfor jf. bemærkninger i Tabel 1 og 2.

De anvendte busser skal være i drifts- og sikkerhedsmæssig fuldt forsvarlig stand samt være rengjorte og velvedligeholdte, og de skal have en hensigtsmæssig indretning i forhold til kørselens karakter. Hvis der er aftalt en bestemt busstandard i forbindelse med indgåelsen af aftale om kørsel, skal den eller de anvendte busser leve op til denne standard.

Bussen skal være forsynet med destinationsskiltning (rutenummer og slutdestination). Hvis bussen ikke har fast skiltning, der kan anvendes, stiller NT løse skilte til rådighed. Det er entreprenørens ansvar, at de nødvendige praktiske aftaler om destinationsskiltning bliver bragt på plads.

**3)** Entreprenøren er forpligtet til at følge NT's takst- og befordringsregulativ. Bussen skal, medmindre andet aftales, være forsynet med Rejsekortudstyr, der stilles til rådighed af NT på sædvanlige vilkår.

Alle indtægter tilfalder NT.

**4)** NT kan i busser, der er omfattet af denne aftale, iværksætte tællinger og undersøgelser og udføre billet- og kvalitetskontrol, i samme omfang som i øvrige busser.

**5)** Entreprenøren skal efter retningslinjer fastsat af NT senest den 7. bankdag i måneden indsende en kørselsindberetning til NT for den foregående måned. Afregning for kørslen sker senest den 10. bankdag i den måned, der følger efter indberetningsmåneden, dog under forudsætning af, at indberetningen er modtaget rettidigt.

**6)** Aftaler om spontan dubleringskørsel indgås og kan opsiges med dags varsel. NT kan med en frist på 1 uge opsiges aftaler om fast dubleringskørsel, hvis behovet ændrer sig. Entreprenøren er for både spontan og fast dublering forpligtet til straks at indstille kørslen og hurtigst muligt underrette NT, hvis det konstateres, at en aftalt dubleringskørsel er unødvendig.



**7)** Den anvendte tid til kørslen opgøres som tid fra første turs udgangspunkt til sidste turs endepunkt plus tomkørsel mellem de to punkter, inkl. pauser. Det kan aftales, at tomkørsel herudover indregnes. Den anvendte tid og busstørrelse og -standard aftales i forbindelse med indgåelse af aftale om kørslen og danner grundlag for afregningen.

**8)** Betalingssatser (pr. 1. marts 2020) for fast hhv. spontan dublering vedr. bybuskørsel hhv. øvrig kørsel fremgår af tabel 1 og 2. Desuden fremgår satser for kørsel til arrangementer med særlig køreplan af tabel 3.

Der betales for mindst 1 time og derefter for hver påbegyndt halve time.

Betalingssatserne reduceres for busstørrelse efter følgende skala:

|                                  |       |
|----------------------------------|-------|
| 50 eller flere afregningspladser | 100 % |
| 30-49,5 afregningspladser        | 90 %  |
| Under 30 afregningspladser       | 70 %  |

Betalingssatserne reguleres månedligt efter det indeks, som anvendes til regulering af NT's kontraktkørsel jf. A-kontraktens § 21.

**Tabel 1 - Betaling for dublering i Aalborg Kommune (bybusserne)**

| Satser pr. 1/8 2020<br>(indeks 113,5) | Spontan dublering |                  |                   | Fast dublering (min. 3 mdr.) |                  |                   |
|---------------------------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------------------|------------------|-------------------|
|                                       | 50 pass.pl        | 30-49,5 pass.pl. | under 30 pass.pl. | 50 pass.pl                   | 30-49,5 pass.pl. | under 30 pass.pl. |
| 1 time                                | 983,48            | 950,61           | 853,08            | 895,59                       | 860,90           | 791,27            |
| 1½ time                               | 1.179,08          | 1.122,22         | 870,81            | 1.067,19                     | 1.016,08         | 913,84            |
| 2 timer                               | 1.373,89          | 1.299,30         | 1.154,30          | 1.239,06                     | 1.170,99         | 1.036,16          |
| 2½ time                               | 1.872,28          | 1.624,78         | 1.440,40          | 1.548,63                     | 1.462,56         | 1.293,57          |
| 3 timer                               | 2.247,31          | 1.949,74         | 1.726,23          | 1.857,41                     | 1.753,88         | 1.550,71          |
| Derudover betales<br>pr. ½ time       | 343,99            | 325,48           | 286,10            | 309,31                       | 291,31           | 257,67            |

Hertil lægges 10 % ved kørsel med busser, der opfylder kravene i miljøzonen.

Hertil lægges 65,00 kr. (1/3-01-niveau (indeks128,39)) pr. ud kald.

Pr. 1. august 2020      105,57 Kr.

Indekset er inkl. 9,8 % dieselaftgift - DER TILLÆGGES IKKE % TIL OPSTARTSGEBYRET.

De anførte priser bliver indeksreguleret månedsvis efter Trafikselskabernes omkostningsindeks.

**Tabel 2 - Dubleringsaftaler – Øvrige**

| Satser pr. 1/8 2020<br>(indeks 113,5) | Spontan dublering |                  |                   | Fast dublering (min. 3 mdr.) |                  |                   |
|---------------------------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------------------|------------------|-------------------|
|                                       | 50 pass.pl        | 30-49,5 pass.pl. | under 30 pass.pl. | 50 pass.pl                   | 30-49,5 pass.pl. | under 30 pass.pl. |
| 1 time                                | 1.088,06          | 1.048,41         | 970,17            | 1.000,17                     | 961,31           | 896,63            |
| 1½ time                               | 1.285,22          | 1.225,76         | 1.108,14          | 1.172,03                     | 1.120,13         | 1.016,34          |
| 2 timer                               | 1.482,65          | 1.402,58         | 1.246,10          | 1.343,64                     | 1.274,79         | 1.136,83          |
| 2½ time                               | 1.851,94          | 1.754,40         | 1.556,71          | 1.680,07                     | 1.592,96         | 1.420,84          |
| 3 timer                               | 2.223,06          | 2.106,22         | 1.867,85          | 2.015,98                     | 1.911,92         | 1.704,85          |
| Derudover betales<br>pr. ½ time       | 370,34            | 351,82           | 310,87            | 336,43                       | 318,70           | 282,71            |

Der er på et møde den 19. oktober 2000 aftalt at tillægge 26,50 kr. (indeks 104,41 pr. 1/9 1995) til chaufførtimesatsen på grund af ændring i chaufførernes overenskomst pr. 1. marts 2000, hvor der skal betales ekstra for delte vagter.

Ved kørsel i Aalborgs miljøzone tillægges 10% pga. skærpede miljøkrav.

Indekset er inkl. 9,8% dieselaftgift.

De anførte priser bliver indeksreguleret månedsvi efter Trafikselskabernes omkostningsindeks.



**Tabel 3 - Betaling for dublinger til arrangementer m. særlig køreplan foretaget med busser i kontrakt**

| Satser pr. 1/8 2020<br>(indeks 113,5) | Fuld størrelse bus |
|---------------------------------------|--------------------|
| 1 time                                | 793,09             |
| 1½ time                               | 842,38             |
| 2 timer                               | 891,41             |
| 2½ time                               | 1.114,40           |
| 3 timer                               | 1.337,64           |
| Derudover betales pr. ½ time          | 222,98             |

Det er på møde i NT's bestyrelse i maj 2006 vedtaget, at der ved kørsel til særlige arrangementer, hvor der køres med kontraktbusser, kan betales efter samme principper som den kendte dubleringsaftale, dog uden de faste omkostninger til bussen.

Indekset er incl. 9,8% dieselaftgift

De anførte priser bliver indeksreguleret månedsvi efter Trafikselskabernes omkostningsindeks.



## Bilag D Støtteerklæring

Undertegnede afgiver herved følgende erklæring(er) (kryds af i boksene og udfyld de markerede felter i teksten):

☐

### A. Erklæring om at økonomisk kapacitet stilles til rådighed for tilbudsgiveren

Undertegnede erklærer hermed, at virksomheden vil bistå **tilbudsgivers virksomhed** med økonomiske ressourcer **eventuelt op til et konkret beløb**, hvis **tilbudsgivers virksomhed** får tildelt kontrakten vedrørende NT's 26.6, og at **virksomheden** således indestår solidarisk for **tilbudsgivers virksomheds** opfyldelse af samtlige sine forpligtelser **eventuelt op til et konkret beløb** i henhold til den indgåede kontrakt.

☐

### B. Erklæring om at teknisk og faglig kapacitet stilles til rådighed for tilbudsgiveren

Undertegnede erklærer hermed, at **virksomhed** vil bistå **tilbudsgivers virksomhed** med **beskrivelse af ydelser**, hvis **tilbudsgivers virksomhed** får tildelt kontrakten vedrørende NT's 26.6. udbud.

Undertegnede bekræfter endvidere, at virksomheden hæfter solidarisk med tilbudsgiver for kontraktens opfyldelse.

Dato: \_\_\_\_ / \_\_\_\_ 20 \_\_\_\_

Underskrift: \_\_\_\_\_

Virksomhed (indsæt navn).....

Indsæt CVR.nr. ....

**Bemærk: ESPD-dokumentet skal også udfyldes og signeres af begge parter.**





## **Bilag E    Elektronisk tilbudsgivning og det fælles europæiske udbudsdokument, ESPD**

NT's afholdelse af udbud sker fuldt ud elektronisk, jf. lovkrav herom. Der anvendes hertil udbudsportalen, ETHICS, hvor alle informationer om udbuddet fremgår, og hvor alle tilbud skal afgives.

En dansksproget vejledning i brugen af ETHICS følger på nedenstående link. Her gennemgås hvordan man bliver oprettet som bruger på portalen, hvordan man tilmelder sig det aktuelle udbud, og hvad der ellers hører til den elektroniske tilbudsgivning.

<https://www.ethics.dk/public/instructions/ETHICS.EO.vejledning.pdf> (på dansk og engelsk).

Det fremgår af Udbudsloven og implementeringsbekendtgørelsen til EU's Forsyningsvirksomhedsdirektiv, at NT skal kræve, at tilbudsgivere benytter det fælles europæiske udbudsdokument. I daglig tale omtales det som ESPD-dokumentet, hvilket er en forkortelse af dokumentets engelske titel "European Single Procurement Document". Som en del af afgivelse af tilbud i udbudsprocessen, er det således et krav, at tilbudsgiver sammen med det afgivne tilbud indsender et udfyldt ESPD-dokument. I modsat fald kasseres tilbuddet.



## Bilag F Beskrivelse af køreplaner og kapacitet

Der har traditionelt været en fast grænse mellem entreprenørernes, Aalborg Kommunes og NT's opgaver, hvor entreprenørerne mere eller mindre udelukkende har haft driftsansvaret, og hvor eksempelvis den overordnede planlægning og den konkrete køreplanlægning har ligget ved Aalborg Kommune og NT.

Generelt ønsker NT at øge entreprenørernes incitamentet til at få flere til at benytte busserne, hvilket kan indgå som en del af partnerskabet, jf. kontraktens bilag 4A. Samtidig kalder den grønne omstilling fra dieseldrift til eksempelvis eldrift på, at entreprenørerne får flere frihedsgrader, så driften kan optimeres til den nye teknologi og drivmidler. Frihedsgrader der også omfatter en større valgfrihed vedr. bussernes størrelse.

Et skridt i denne sammenhæng er at etablere et mere dybtgående samarbejde i partnerskabet om den konkrete køreplanlægning mellem entreprenøren, Aalborg Kommune og NT.

Med baggrund i ovenstående er rammerne for køreplanlægning og kapacitet beskrevet nedenfor, og målet er at give entreprenørerne indsigt i, hvordan muligheder for optimeringer kan indarbejdes.

### Generelt

Udgangspunktet for udbuddet af bybusnettet i Aalborg er køreplaner gældende fra august 2022, og køreplaner samt de tilhørende afregningsvognløb er vedlagt udbudsmaterialet. Kørselsomfanget derefter tilrettelægges i partnerskabet i forbindelse med den årlige køreplanrevision, der som udgangspunkt gennemføres i august.

For at imødekomme fremtidens behov er der gennemført en forundersøgelse af en højklasset kollektiv forbindelse i en nord-syd-gående korridor. Tanken er at supplere den øst-vest-gående BRT (linje 2), så de to højklassede linjer fungerer som det skelet, der kan bære det samlede kollektive system. Den anbefalede linjeføring strækker sig mellem E45 syd for Svenstrup og Vodskov i nord, føres gennem Aalborg Midtby undervejs, og omfatter således den korridor, som hovedsageligt betjenes af linje 1. Der foreligger ikke en beslutning vedr. en etape 2, herunder en tidsplan, men det kan blive aktuel med en større omlægning i den omtalte korridor i kontraktperioden.

Der kan desuden blive behov for at foretage løbende justeringer, ændringer af linjeføringer og kørselsomfang som følge af nye behov, politiske ønsker osv.

### Bynettet i Aalborg

Bynettet i Aalborg skal løbende udvikles båret af en ambition om at få stadig flere kollektiv rejsende. Den indbyrdes sammenhæng mellem de kollektive trafikmidler - bybusser, regionalbusser og tog - skal være god. Oplevelsen skal være et enkelt og sømløst skifte, hvor overgangen mærkes mindst muligt. Behovsstyrede fleksible trafikløsninger og andre transportformer skal også let kunne føde ind i bynettet.

Bynettet skal medvirke til at understøtte det gode bymiljø både ved kvaliteten af terminaler, stationer og stoppesteder og ved miljøvenligheden af det materiel, som anvendes. Bynettet skal på den ene side sikre, at der er tilstrækkelig kapacitet, så der er plads til den stadig stigende



strøm af passagerer, og på den anden side skal der ikke køre flere busser, end der er behov for. Bynettet skal sikre en god tilgængelighed til de væsentlige rejsemål i Aalborg, men bynettet skal også i sig selv være let tilgængeligt - såvel fysisk som forståelsesmæssigt. Rejserne skal være direkte og ukomplicerede for den rejsende. Der skal være løsninger til alle, men løsningerne behøver ikke være de samme for alle.

I vintermånederne bliver der på en hverdag foretaget ca. 50.000 rejser i de nuværende bybusser i Aalborg, hvilket på årsbasis svarer til ca. 13 mio. rejser. Nettet består af 15 linjer (1, 2, 5, 6, 11-18, S1, S2 og 39). Deres ruteforløb fremgår af udbudsmaterialet. Stoppesteder er som hovedregel placeret med 4-600 meters mellemrum. Nogle steder og på nogle ruter afviger denne afstand hovedreglen.

I bynettet anvendes tekniske hjælpemidler som realtid, signalprioritering og stoppestedsannoncering for at gøre kundernes rejseoplevelse så god som muligt, og for at sikre en god og smidig afvikling af den kollektive trafik.

Bynettet bindes sammen i det kollektive trafikknudepunkt Aalborg Busterminal, samt en række mindre stationer og stoppesteder. Her kan der skiftes til nærbane, regionalbusser eller andre bybusser.

De mest benyttede stoppesteder er Aalborg Busterminal, Østerågade, Vingårdsgade/Boulevarden, Jomfru Ane Gade, Bornholmsgade og Vesterbro. Bynettet dækker ca. 85 % af boligerne med under 400 meter til nærmeste stoppested. Der er ca. 110.000 arbejdspladser i Aalborg Kommune og ca. 90% ligger indenfor det område som dækkes af bynettet. Når Aalborg Kommunes befolkning skal transportere sig vælger de i 8% af tilfældene kollektiv trafik.

Entreprenør indtræder som nævnt i et partnerskab med Aalborg Kommune og NT, hvor parterne bl.a. skal arbejde tæt sammen om at tilrettelægge serviceniveauet i form af ruteforløb og køreplaner, så der sikres mest kollektiv trafik og flest passagerer for pengene.

På udbudsportalen under pkt. 6 *Bilag til udbudsvilkår – Pakkemateriale Aalborg By* forefindes supplerende nøgletal for det eksisterende rutenet (Data om drift og passagerer).

### **Principper for køreplaner**

Der gælder følgende principper for at udnytte betjeningen optimalt og bevare overskueligheden for bl.a. kunder og chauffører, for at sikre optimale omstigningsmuligheder samt for at sikre en robust køreplan:

- Faste minuttal med differentierede køretider (myldretid, ikke-myldretid, aften/weekend)
- Korrespondancer mellem bybuslinjerne m.fl.
- Koordinering af afgangstider mellem bybuslinjer på sammenfaldende strækninger
- Udligningsophold på Aalborg Busterminal og ved endestationer
- Arbejdspladskørsel på hverdage med afgang fra busterminalen kl. 5.35, 6.05, 6.20 og 6.35

#### Faste minuttal

For at sikre overskuelighed for kunder og chauffører er køreplanerne udarbejdet med udgangspunkt i "blokke" med faste minuttal, der typisk varierer mellem myldretid, ikke-myldretid samt aften



og weekend.

Myldretid defineres som tidsrummene mellem ca. kl. 7-9 og kl. 13-18, ikke-myldretid defineres som tidsrummet mellem ca. kl. 9 til 13 og aften/weekend defineres som hverdage efter kl. 18 samt lørdage, søndage og helligdage.

#### Korrespondancer

Udgangspunktet er, at der er gode omstigningsmuligheder mellem bybuslinjerne på Aalborg Busterminal. Dette planlægges ved, at linjerne i myldretiden og dagtimerne har så hyppig drift, at skift kan foretages uden større ventetid. Om aftenen og i weekenden sikres skiftemuligheden ved at bybuslinjerne afgår fra Aalborg Busterminal på minuttal .00, .15, .30 og .45 afhængig af frekvensen på den enkelte linje. På disse tidspunkter er der et kort ophold som sikrer, at man kan nå at skifte mellem linjer, som afgår på samme minuttal.

Plusbussen planlægges lidt anderledes. Om aftenen og i weekenden kommer plusbussen ikke til at foretage et ophold, men da plusbussen på dette tidspunkt har afgang hvert kvarter vil der være mulighed for at skifte uden betydelig ventetid.

På nogle strækninger kører der minibusser i stedet for de almindelige busser aften og weekend. Det drejer sig bl.a. om strækningerne linje 1 mellem Vodskov og hhv. Langholt og Grindsted. De steder, hvor det sker, er der nogle korrespondancepunkter, hvor minibusserne kobles op på de faste ruter.

#### Koordinering mellem bybuslinjerne

Der findes nogle strækninger, hvor bybuslinjerne har sammenfaldende ruteføring, hvor køreplanerne koordineres, så der sikres en jævn fordeling af afgange på strækningerne. De konkrete strækninger er Østerbro, Vesterbrogade, Humlebakken. Dette gælder primært de tidspunkter, hvor der køres med lav frekvens.

#### Udligningsophold

Vognløbene er generelt planlagt med ophold ved endestationer og på Aalborg Busterminal, og disse ophold skal anvendes til at udligne variationer i trafikken, og må derfor som hovedregel ikke anvendes til pausetid eller chaufførskift.

I vognløbene planlægges generelt med et ophold på mindst 2 minutter ved Aalborg Busterminal. For linjer i det centrale Aalborg sker planlægningen, med enkelte undtagelser, med minimumstid til ophold ved endestationerne på 5 minutter. Hvis det vurderes, at det ikke har store konsekvenser for regulariteten på en buslinje, kan denne tid flyttes mellem endestationerne. Dog med den forudsætning, at det totale ophold på et omløb er mindst 10 minutter (f.eks. 4 og 6 minutter).

NT forudsætter, at entreprenøren drager omsorg for, at chaufføren inden afgang fra endestationer har mulighed for at betjene og billettere publikum i så god tid før afgang, at bussen kan afgå til tiden. NT er indstillet på efter aftale at øge minimumsendestationsopholdet på bestemte linjer og tidspunkter, såfremt der konstateres behov herfor.

#### Arbejdspladskørsel

Tidligt om morgenen på hverdage er der på de fleste linjer sikret forbindelser til en række arbejds-



pladser med afgang fra busterminalen kl. 5.35, 6.05, 6.20 og 6.35. Enkelte afgang har i den forbindelse alternative ruteføringer i Aalborg Øst og Nørresundby. Disse fremgår af køreplanerne.

### Tomkørsel

Det er forudsat, at busserne er stationeret på depotet, dog afgør entreprenøren selv, hvis enkelte busser skal være stationeret på en anden lokalitet. I vognløbene er depotet fastsat, som det beregningsmæssige stationeringssted, der benyttes til at opgøre tomkørslen, i forbindelse med beregningen af køreplantiden.

### **Løbende justeringer af køreplaner**

Byen udvikler sig, og derfor er der behov for løbende justeringer af køreplanerne. I NT er der en procedure for de årlige køreplanrevisioner som er med til at synliggøre det grundlag som køreplanerne udarbejdes på. Det er vigtigt at entreprenøren bidrager til denne proces, og sørger for at alle chauffører har kendskab til processen.

### **Kapacitet**

I den næstfølgende tabel er angivet nøgletal for det eksisterende rutenet, inklusiv en angivelse af nuværende frekvens og kapacitet.

| Linje | Kørt distance | Køreplantimer | Gns. Hastighed km/t | Afstand mellem stoppesteder | Passagerantal pr. år | Befolkning indenfor 400 meter | Frekvens i myldretid | Nuværende kapacitet pr. time pr. retning |
|-------|---------------|---------------|---------------------|-----------------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------|------------------------------------------|
| 1     | 1.190.000     | 70.000        | 18                  | 647                         | 2.800.000            | 47.625                        | 8                    | 840                                      |
| 2     | 1.150.000     | 50.000        | 24                  | 461                         | 4.000.000            | 62.922                        | 8                    | 840                                      |
| 5     | 70.000        | 3.000         | 30                  | 467                         | 100.000              | 17.659                        | 4                    | 195                                      |
| 6     | 10.000        | 1.000         | 34                  | 812                         | 25.000               | 812                           | 4                    | 315                                      |
| 11    | 460.000       | 20.000        | 25                  | 483                         | 1.000.000            | 33.264                        | 4                    | 420                                      |
| 12    | 940.000       | 30.000        | 28                  | 653                         | 2.000.000            | 40.749                        | 6                    | 630                                      |
| 13    | 440.000       | 20.000        | 22                  | 432                         | 1.000.000            | 25.233                        | 4                    | 420                                      |
| 14    | 610.000       | 30.000        | 22                  | 509                         | 1.600.000            | 33.940                        | 6                    | 630                                      |
| 15    | 440.000       | 20.000        | 27                  | 541                         | 600.000              | 19.193                        | 2                    | 210                                      |
| 16    | 400.000       | 10.000        | 28                  | 499                         | 400.000              | 17.512                        | 2                    | 210                                      |
| 17    | 470.000       | 20.000        | 23                  | 437                         | 1.200.000            | 25.841                        | 6                    | 630                                      |
| 18    | 120.000       | 4.000         | 33                  | 518                         | 175.000              | 16.243                        | 2                    | 150                                      |
| 39    | 50.000        | 1.000         | 40                  | 582                         | 25.000               | 14.144                        | 2                    | 150                                      |
| S1    | 40.000        | 3.000         | 15                  | 489                         | 25.000               | 45.124                        | 1                    | 75                                       |
| S2    | 50.000        | 2.000         | 23                  | 487                         | 10.000               | 31.936                        | 1                    | 75                                       |

Generelt er det op til entreprenøren at fastlægge antallet af driftsbusser samt størrelsen af busserne. Derudover er der følgende konkrete krav til kapacitet:

- Af hensyn til kapacitet og fleksibilitet skal driftsbusser og reservebusser være mindst 11,9 meter.
- På linje 2, hvor BRT-busserne skal indsættes i foråret 2023, skal der køres 7,5 minuts



drift i myldretiden med treleddede busser på ca. 24 m. Dette kan efter Aalborg Kommunes kalkulationer udføres med 10 busser (køretid: 30 min., ophold: 7 min.). Yderligere ønskes der 3 BRT-busser, som skal indsættes i spidsbelastningen i myldretiden. Hertil kommer reservebusser.

- Det samlede antal afgang og størrelsen af de enkelte busser skal som minimum svare til den kapacitet som er angivet i tabel 1. Den nuværende kapacitet på de enkelte ruter, der er opstillet ovenfor i tabel 1, er minimumskrav for den enkelte rute.
- For at fremtidssikre nettet til en forventet vækst i passagertallet, skal det samlede net dimensioneres med en kapacitet, som ligger på 10 % over den skitserede minimumskapacitet ovenfor. Merkapaciteten skal tilvejebringes på de ruter, hvor passagervækst forventes, og som udgangspunkt ikke fordeles jævnt ud over nettet.

I tilbuddet skal det angives, hvordan de nævnte kapacitetskrav honoreres. Desuden skal det angives, hvordan merkapaciteten på 10 % for det samlede net implementeres fra driftsstart.

### **Tilpasning af køreplaner i forbindelse med tilbudsgivning**

De ovennævnte målsætninger og principper skal betragtes som krav, og køreplaner og vognløb kan fraviges i dialog med Aalborg Kommune og NT i forbindelse med optimering af køreplaner, antal busser mv. Køreplaner, vognløb mv. kan eksempelvis fraviges på følgende punkter:

- +/- 3 % af kørselsomfanget
- Tidspunkt for overgang fra fx myldretidsdrift til reduceret drift og vice versa
- Sammensætning af vognløb
- Serviceniveau (frekvens) hvor de nuværende køreplaner ligger over minimum

Afregning foretages på baggrund af de aftalte køreplaner og vognløb, og tomkørsel betegnes med udgangspunkt i en stationering på busdepotet i Aalborg Øst.

### Tilbudsgivers forslag til justering af køreplan

I bydernes tilbud kan der foreslås justeringer af køreplanerne inden for +/- 3 % af det udbudte kørselsomfang. Formålet er, at tilbudsgiver kan foreslå justeringer af køreplanerne, som muliggør en optimering af køreplanerne og herunder fremmer omstilling til drift med f.eks. elbusser.

Det skal i tilbuddet angives på hvilke områder, der afviges fra køreplaner og vognløb i udbudsmaterialet, og hvis NT anser tilbudsgivers forslag til justerede køreplaner som uhensigtsmæssige, kan NT afvise tilbudsgivers forslag. Tilbudsgivers forslag til ovenstående skal uploades på udbudsportalen under pkt. 4 *Blanketter og skemaer til brug for tilbudsgivning* under *Afvikling af drift*.



## **Bilag G    Erhvervslejekontrakt vedr. depotareal**

Se kontraktens bilag 15.



## Bilag H Forpligtelser i forbindelse med brintbusprojekt

Indtil projektet udløber – forventeligt i april 2023 - forpligter tilbudsgiver sig til at indtræde i projektet under de nuværende vilkår. Herunder:

1. Brintbusprojektet stiller en brintbus gratis til rådighed for entreprenøren til afprøvning i den kollektive trafik.
2. Entreprenøren anvender brintbussen fra Van Hool (model A330, 12 m) i stedet for en anden driftsbuss så meget som muligt i det omfang, de er tilgængelige for drift, og indenfor nedenstående rammer.
3. Parterne forpligter sig til gensidig erfaringsudveksling, herunder deling af indsamlede kørselsdata og logbog i henhold til nærmere aftalte indsamlingsstrukturer.
4. Entreprenøren bidrager med det nødvendige antal timer til projektdeltagelse og erfaringsopsamling, herunder dataopsamling og logbog.
5. Brintbusprojektet betaler for al normal vedligeholdelse af busserne via en service- og support kontrakt med Van Hool.
6. Entreprenøren kan indgå aftale med Van Hool om at indgå i denne serviceaftale mod betaling fra Van Hool. Brintbusprojektet er ikke part i en sådan aftale.
7. Entreprenøren står for den daglige tankning af brint, sprinklervæske mv.
8. Entreprenøren påtager sig de forpligtelser i forhold til daglig brug og vedligeholdelse ("Daily Maintenance"), der er beskrevet i Brintbusprojektets service- og vedligeholdelsesaftale med Van Hool, article 4 "Rights and obligations of the OPERATOR" (kan rekvireres)
9. Entreprenøren bidrager med de nødvendige timer til oplæring af chauffører, mekanikere og andet teknisk personale.
10. Da driftsbussen holder stille i den tid brintbussen kører, modregner NT de sparede variable omkostninger til drift og vedligeholdelse af driftsbussen. Dvs. diesel, dæk mv. Det er aftalt, at denne modregning opgøres til 2,5 kr. pr. faktisk kørte km. Brintbussen skal køre 50.000 km / år i snit.
11. Entreprenørens servicemål påvirkes ikke, hvis entreprenørens drift bliver påvirket af fejl/nedbrud fra en brintbus. Der gælder samme servicemål under brugen af erstatningsbusser (driftsbussen), som ved normal drift. Den operationelle håndtering heraf aftales separat med NT.
12. Da brintbussen afløser en driftsbuss, dækker entreprenøren evt. omkostninger til ikke-normal vedligeholdelse af brintbussen, som fx trafikskader og skader forårsaget af entreprenørens forfælgelser, ud fra, at det uden projektet ville være omkostninger, entreprenøren ville have haft på driftsbussen.
13. Entreprenøren afholder omkostningerne til at holde brintbusserne ansvars- og kaskoforsikrede, og betaler evt. grønne afgifter og lignende løbende omkostninger på brintbusserne. Forsikringer tegnes gennem Region Nordjylland/Aalborg Kommune, hvorefter præmien (momsfri) vide- refaktureres til entreprenøren. Evt. meromkostninger på forsikringspræmien, grundet bussens beskaffenhed som brintbus, kan aftales dækket af Aalborg Kommune/Region Nordjylland.
14. Brintbusprojektet stiller et brinttankanlæg og brint gratis til rådighed for brintbusdriften.
15. Tankanlægget etableres på Budumvejs forlængelse. Adresse: Niels Bohrs vej 37, 9220 Aalborg Ø.
16. Entreprenøren forventes i nogen grad at kunne indarbejde tankning og kørsel til tankning i eksisterende vagter. Det aftales at evt. tomkørsel mv. dækkes af et fast vederlag på 1.500 kr.





pr. måned.

17. Én gang dagligt skal der, f.eks. i forbindelse med tankning, gennemføres en gennemgang af tankningsanlægget. Gennemgangen indebærer visuel inspektion af tankningsanlægget og evt. oprydning på pladsen, fejning, rydning af sne mm. Entreprenøren skal udføre inspektionen i ulige uger.
18. Det forudsættes, at vedligeholdelse af brintbussen udføres i entreprenørens værksted.
19. Reparationer udført udenfor garanti eller servicekontrakt kan udføres med reservedele fra tredjeparts leverandør, dog skal reservedelene være af samme mærke og kvalitet (OE nummer) som reservedele fra Van Hool lageret. Såfremt der kan være tvivl om kompatibiliteten ved anvendelsen af uoriginale reservedele, skal Van Hool kontaktes inden udførelsen af reparationen. Kontakt til Van Hool skal ske gennem Van Hool Customer Portal eller direkte til Didier Soyez på mailadressen [didier.soyez@vanhool.com](mailto:didier.soyez@vanhool.com).
20. Brug af reservedele, der ikke har samme mærke og kvalitet (OE-nummer) som reservedele fra Van Hool, må kun anvendes efter aftale med brintbusprojektet.
21. Hvis Van Hool reservedelene er dyrere end normalt, afholder brintbusprojektet evt. merudgifter ved brug af disse reservedele mod dokumentation og fakturering.
22. Afregning mellem parterne i aftalen skal ske på månedsbasis med dokumentation og ved fakturering.