

Kontrakt, 39. udbud
Pakke 1, Skanderborg bybusser

Juni 2014



KON TRAKT



midttrafik

midttrafik.dk

Indholdsfortegnelse*Side*

A-kontrakt.....	4
Nøgleoplysninger om kontrakten.....	4
1. Generelt	5
2. Køreplanlægning	6
3. Kørselsomfang og reduktion i kørselsomfang.....	7
4. Kørsels udførelse.....	8
5. Kundebetjening og krav til chauffører	10
6. Krav til uddannelse af chauffører og andet personale	11
7. Kvalitetssikring	12
8. Takst, kontrol og tælling	12
9. Reklamer og information.....	13
10. Kørselsmateriellet.....	14
11. Betalingsmodellen	16
12. Afregning	18
13. Ikrafttræden, opsigelse, misligholdelse og forlængelse	19
14. Modregning i betalingen	21
15. Løsning af tvister og lovvalg	24
Bilag til A-kontrakten	25
Bilag 1-5	25
Bilag 6 - Opgørelse af køreplantimer og regulering af chaufførbetaling	26
Bilag 7 – Regulering for pris- og lønudvikling	29
Bilag 8 – Aftale om kørsel med ikke-kontraktbusser.....	30
Bilag 9 - Forskrifter vedrørende bussers indretning og udstyr	32
Bilag 9.1- Fælles busforskrifter vedrørende indretning.....	33
Bilag 9.2 - Forskrifter vedrørende bussers miljøegenskaber.....	46
Bilag 9.3 - Forskrifter vedrørende indretning af mindre busser.....	52
Bilag 9.4 - Særlige krav til indretning af X Busser	60
Bilag 9.5 - IT-udstyr i busserne.....	67
Bilag 9.6 – Design, information og reklamer	81
Bilag 10 - Chaufføruniformering	84
Bilag 11 - Kvalitetssikring	85
Bilag 12 - Beredskabsplan.....	88
Bilag 13 – Vejledende procedurer og vilkår i forbindelse med virksomhedsoverdragelse.....	90
Bilag 13.1 – Ved kontraktstart	90

Bilag 13.2 - Ved kontraktudløb.....	92
Bilag 14 – Prisfastsættelse og procedurer ved busovertagelse	93
Bilag 14.1 - Overtagelsespriser	93
Bilag 14.2 - Ved kontraktudløb.....	95
Bilag 14.3 – Retningslinjer for syn og skøn	98
Bilag 14.4 – Skema til syn og skøn.....	100
Bilag 14.5 – Busoplysninger ved kontraktudløb	101
Bilag 14.6 – Model for købekontrakt	102
Bilag 15: Buskørsel med biodiesel over de gængse standarder	106

A-kontrakt

Nøgleoplysninger om kontrakten

Her indsættes nøgleoplysninger om kontrakten.

(i det følgende kaldet busselskabet) og

Midttrafik indgår følgende aftale om buskørsel:

1. Generelt

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

- 1) Kontrakten med bilag
- 2) Udbudsmaterialet, herunder eventuelle rettelsesblade
- 3) Det vindende busselskabs tilbud med tilhørende bilag

Stk. 2 Kontrakten underskrives i en enkeltmandsejet virksomhed af ejeren, der samtidig er den ansvarlige leder af virksomheden. Ved kontraktindgåelse med et interessentskab underskrives kontrakten af samtlige interessenter. Midttrafik skal have en kopi af en eventuel interessentskabskontrakt. Ved kontraktindgåelse med et aktie- eller anpartsselskab skal kontrakten underskrives af en person, der er tegningsberettiget for selskabet. Tegningsretten skal dokumenteres.

Stk. 3 For aktie- og anpartsselskaber skal Midttrafik i forbindelse med kontraktindgåelsen have oplysning om ejerforholdet. Ændringer i ejerforholdet i aktie- eller anpartsselskaber i løbet af kontraktperioden skal meddeles skriftligt til Midttrafik. Aktie-/anpartsbesiddelse på under 10 % af aktie-/anpartskapitalen skal dog ikke oplyses, medmindre en sådan aktiepost giver adgang til bestemmende indflydelse i selskabet. Selskaberne skal på Midttrafiks opfordring indsende regnskaber senest 14 dage efter regnskabernes underskrivelse med en detaljeringsgrad og informationsværdi svarende til kravet i årsregnskabsloven.

Stk. 4 Hvis der i aktie- eller anpartsselskaber sker ændringer i ejerforholdet til bestemmende andele af kapitalen, er Midttrafik berettiget til at opsiges kontrakten med 3 måneders varsel, hvis vægtige grunde taler herfor. Opsigelsen skal i givet fald ske senest en måned efter, at Midttrafik har modtaget meddelelse om ændringen i ejerforholdet. Ved tvister om opsigelsen skal busselskabet gå frem efter bestemmelsen i § 36.

Stk. 5 Busselskabet udpeger en kontaktperson, der med bindende virkning for busselskabet kan indgå alle aftaler vedrørende den løbende opfyldelse af kontrakten. Den udpegede kontaktperson skal have hjemsted eller bopæl i Danmark. Kontaktpersonen skal kunne skrive og tale dansk, da al kommunikation med Midttrafik foregår på dansk.

Stk. 6 Busselskabet skal forud for kontraktens indgåelse oplyse om eventuelle underentreprenører og om omfanget af deres kørsel, jf. herved krav vedr. underentreprenører i udbudsmaterialet. Antagelse eller udskiftning af underentreprenør samt væsentlige ændringer i omfanget af underentreprenørers kørsel skal godkendes af Midttrafik. Til brug for vurderingen kan Midttrafik kræve, at underentreprenøren fremlægger de samme oplysninger, som er busselskabet og evt. tidligere underentreprenører har udleveret i forbindelse med udbuddet af kontrakten, jf. udbudsmaterialet. For at antagelse eller udskiftning af underentreprenører kan

godkendes, kan Midttrafik forventes som minimum at stille samme krav som ved egnethedsvurderingen i forbindelse med udbuddet, jf. udbudsmaterialet. Busselskabet er eneansvarligt over for Midttrafik og har det fulde ansvar for den kørsel, der udføres af underentreprenører; herunder at underentreprenører er i besiddelse af de krævede tilladelser til udførelse af buskørsel efter busloven.

- Stk. 7* Til sikkerhed for busselskabets opfyldelse af kontrakten stilles en anfordringsgaranti på 100.000 kr. pr. kontraktbus. Garantien skal stilles gennem et af Midttrafik godkendt pengeinstitut/kautionsforsikringselskab og indestå indtil tre måneder efter kontraktens udløb, medmindre der forinden er rejst krav mod garantien. Garantien skal på anfordring fra Midttrafik frigives, uden at Midttrafik kan dokumentere sin ret ved forlig, endelig domstolsafgørelse eller voldgiftskendelse.
- Stk. 8* Forlænges kontrakten, jf. § 27, stk. 2, er busselskabet forpligtet til senest 4 uger efter underskrift af aftale om forlængelse at stille ny garanti, der gælder i hele forlængelsesperioden. Busselskabet er forpligtet til at sende den nye, originale garanti til Midttrafik. Indtil den nye garanti modtages, er Midttrafik berettiget til at tilbageholde betaling vedrørende den allerede udførte kørsel i henhold til kontrakten, uanset om forlængelsen er trådt i kraft. Betaling kan tilbageholdes op til det beløb, garantien skal lyde på.
- Stk. 9* Den i bilag F til udbudsvilkårene fortrykte garantierklæring er en skabelon. Vælger busselskabet ikke at anvende Midttrafiks skabelon i forbindelse med sikkerhedsstillelse, skal Midttrafik have samme eller bedre retsstilling som efter den i bilag F til udbudsvilkårene fortrykte skabelon.
- § 2** Busselskabet leder og driver selvstændigt sin virksomhed. Ethvert personaleanliggende afgøres af busselskabet.
- Stk. 2* Busselskabet er forpligtet til at følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, jf. buslovens § 18, stk. 2.
- Stk. 3* Det er et krav, at driften sker på en arbejdsmiljømæssig forsvarlig måde og i fuld overensstemmelse med arbejdsmiljølovgivningen. Busselskabet skal efter anmodning kunne redegøre for, hvordan arbejdsmiljølovgivningens krav på særlige, væsentlige områder opfyldes.
- Stk. 4* Busselskabet er i hele kontraktperioden forpligtet til at have en beredskabsplan. Busselskabets chauffører skal til enhver tid være bekendt med beredskabsplanen og indholdet af denne. Busselskabet skal på Midttrafiks opfordring præsentere selskabets beredskabsplan for Midttrafik. Beredskabsplanen skal som minimum opfylde og forholde sig til de i kontraktens **bilag 12** nævnte punkter.

2. Køreplanlægning

- § 3** Midttrafik fastlægger linjeføring og køreplan.

- Stk. 2* Midttrafik fastlægger de vognløbsplaner, der anvendes som grundlag for beregningen af kontraktbetalingen. Midttrafik fastlægger, hvilke vognløb de enkelte bustyper skal benyttes på.
- Stk. 3* Påtænkte ændringer af linjeføring, køreplan og vognløb drøftes mellem Midttrafik og busselskabet, inden Midttrafik træffer beslutning herom. Ca. 7 måneder før køreplanskifte orienterer Midttrafik skriftligt busselskabet om de køreplanprojekter/ændringer, der foreligger på det pågældende tidspunkt for de ruter, busselskabet er ansvarlig for, og der aftales et køreplanmøde. Forud for køreplanmødet meddeler busselskabet Midttrafik eventuelle forslag til køreplanændringer eller emner, der ønskes drøftet med Midttrafik. Afhængig af omfanget og karakteren af køreplanprojekter aftales det videre samarbejde om gennemførelse af projekterne på køreplanmødet. Såfremt der herefter fremkommer nye køreplanprojekter, orienteres busselskabet hurtigst muligt. Midttrafik står til rådighed for dialogmøder med chaufførerne om køreplanlægningen.

Busselskabet skal deltage aktivt i dette samarbejde og via prøvekørsler og drift medvirke til at sikre, at tiderne kan overholdes. Busselskabet skal sikre, at forslag og kommentarer fra kunder kommer videre til Midttrafik. Busselskabet skal ligeledes sikre, at chaufførernes synspunkter indgår i busselskabets forslag til ændringer.

Den endelige køreplan sendes sædvanligvis senest tre måneder inden ikrafttræden til busselskabet. Hvis væsentlige ændringer gennemføres med kortere varsel end tre måneder, drøftes konsekvenserne heraf mellem parterne.

- Stk. 4* Busselskabet er forpligtet til af egen drift at give Midttrafik oplysninger om samtlige forhold, der kan hindre, forstyrre eller true busselskabets opfyldelse af denne kontrakt. Busselskabet har pligt til at orientere Midttrafik om forhold, der kan have eller vil få betydning for valg af ruteføring og/eller køreplanlægning. Midttrafik har pligt til at tage hensyn til busselskabets arbejdstilrettelæggelse ved tidligst muligt at orientere busselskabet om ændringer.
- Stk. 5* Busselskabet udskifter køreplantavler uden ekstra betaling. Opgaven er nærmere beskrevet i skemaet "Nøgleoplysninger om kontrakten".
- Stk. 6* Busselskabet skal sikre, at fejl og mangler ved køreplantavler og stoppestandsstandere og læhuse straks indberettes til Midttrafik.

3. Kørselsomfang og reduktion i kørselsomfang

- § 4** Det antal køreplantimer pr. køreplanår, der er omfattet af kontrakten, er opgjort ud fra udbudsmaterialet, inkl. eventuelle rettelsesblade. Antallet fremgår af "Nøgleoplysninger om kontrakten". Køreplantimer opgøres som angivet i **bilag 6** Midttrafik kan i hele kontraktperioden ændre antallet af køreplantimer i både opad og nedad med bibeholdelse af de kontraktlige enhedssatser. Ved større reduktioner betaler Midttrafik dog en godtgørelse som anført i stk. 2-7. Køreplantimetallet kan dog kun øges til over 20 % mere end anført i

"Nøgleoplysninger om kontrakten" efter aftale med busselskabet. Ved beregningerne benyttes samme køreplanperiodelængde som oprindeligt, normalt 52 uger.

- Stk. 2* Midttrafik betaler en godtgørelse til busselskabet, såfremt køreplantimetallet i kontraktperioden reduceres med mere end 20 % i forhold til det i "Nøgleoplysninger om kontrakten" anførte, eller såfremt antallet af køreplantimer i en køreplanperiode reduceres med mere end 7½ % i forhold til køreplantimetallet før reduktionen. Godtgørelsen for reduktion i køreplantimetallet beregnes som anført i Stk. 3 og Stk. 4.
- Stk. 3* Det antal køreplantimer, der ydes godtgørelse for efter 20 % reglen, beregnes som det antal timer, reduktionen i kontraktperioden udgør ud over 20 % af det oprindelige køreplantimetalt. Såfremt der tidligere i kontraktperioden er ydet godtgørelse efter 20 % reglen, reduceres det timetal, der nu ydes godtgørelse for, med det antal timer, der tidligere er ydet godtgørelse for. Det antal køreplantimer, der ydes godtgørelse for efter 7½ % reglen, beregnes som det antal timer, reduktionen udgør ud over 7½ % i forhold antallet før reduktionen. Ved reduktioner i 1. køreplanår dog i forhold til det i "Nøgleoplysninger om kontrakten" anførte timetal. Der ydes alene godtgørelse for det største af de således beregnede to tal efter 20 % reglen eller 7½ % reglen.
- Stk. 4* For hver af de timer, det jf. Stk. 3 er beregnet, at der skal ydes godtgørelse for, ydes en godtgørelse på 60 % af den på reduktionstidspunktet gældende sats for øvrige timeafhængige omkostninger (§ 20 Stk. 3). Godtgørelsen ydes for kontraktens restperiode, dog maksimalt for et år.
- Stk. 5* Antallet af kontraktbusser reguleres, såfremt kørslen kan udføres med færre eller nødvendiggør indsættelse af flere busser, jf. §15, stk. 2. Midttrafik kan uden godtgørelse reducere antallet af kontraktbusser således:
- | | |
|------------------------------------|-------------------------|
| 1 - 4 kontraktbusser i udbuddet: | Ingen reduktion. |
| 5 - 9 kontraktbusser i udbuddet: | Reduktion med 1 busser. |
| 10 - 14 kontraktbusser i udbuddet: | Reduktion med 2 busser. |
- Og analogt ved flere kontraktbusser.
- Midttrafik yder godtgørelse for det antal kontraktbusser, der reduceres med herudover.
- Godtgørelsen for reduktion i antal kontraktbusser beregnes som anført i Stk. 6.
- Stk. 6* For de busser der jf. Stk. 5 skal ydes godtgørelse for, yder Midttrafik en godtgørelse på 50 % af den for de pågældende busser gældende enhedssats på reduktionstidspunktet, jf. § 20 Stk. 4. Godtgørelsen ydes for kontraktens restperiode, dog maksimalt for 12 måneder fra reduktionstidspunktet.
- Stk. 7* Midttrafik beregner godtgørelsen ved påkrav fra busselskabet. Midttrafik udbetaler godtgørelsen som et engangsbetrag senest 2 måneder efter, at busselskabet har rejst krav om godtgørelse. Busselskabet kan herudover ikke rejse noget krav.

4. Kørselens udførelse

- § 5** Busselskabet er ansvarligt for kørslens planmæssige gennemførelse, medmindre denne hindres af vejrforholdene eller andre udefra kommende begivenheder, som busselskabet ikke kan afværge eller afhjælpe, og som har en ekstraordinær karakter (force majeure).
- Stk. 2* Ved driftsstop, sygdom eller lignende skal busselskabet indsætte reservemateriel af samme standard og reservechauffører eller selv træffe aftale med anden trafikudøver om kørslens gennemførelse, jf. dog stk. 1.
- Stk. 3* Busselskabet er forpligtet til hurtigst muligt at underrette Midttrafik og BUS-INFO om indstilling henholdsvis genoptagelse af kørslen. Busselskabet skal blandt andet indberette udgåede ture, forsinkelser og forbikørsler. Reglerne for indberetning er nærmere beskrevet i **bilag 11**.
- Stk. 4* Busselskabet skal sikre, at køreplanlagte korrespondancer overholdes i overensstemmelse med de retningslinjer, der løbende fastsættes af Midttrafik.
- Stk. 5* Busselskabet skal sikre, at der inden for de begrænsninger, køreplanerne giver, afsættes tilstrækkelig tid til billettering og betjening af kunder. Ved afgang fra endestation skal bussen være til stede og åben for kunderne mindst 5 minutter før planmæssig afgangstid, medmindre kort ophold efter forudgående tur eller overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelser hindrer dette.
- Stk. 6* Annoncering af stoppesteder skal ske efter de retningslinjer, der løbende fastlægges af Midttrafik.
- Stk. 7* Alle chauffører skal være forsynet med mobiltelefon, chaufførskærm eller lignende udstyr, der giver busselskabet mulighed for at kontakte chaufføren på ruten. Betjening af udstyr under kørslen skal ske efter gældende lovgivning. Betaling for etablering og drift af mobiltelefoner eller andet kommunikationsudstyr afholdes af busselskabet.
- § 6** Busselskabet udfører kørslen i nært samarbejde med Midttrafik, Midttrafiks samarbejdspartnere og andre virksomheder, der udfører kørsel for Midttrafik.
- Stk. 2* Midttrafik skal i hele driftstiden kunne komme i kontakt med busselskabet eller en repræsentant for dette. Midttrafik skal have mulighed for at kommunikere med busselskabet via e-mail og internet. Busselskabet skal til hver en tid følge Midttrafiks procedure for information til chauffører og kunder. Proceduren findes under "Busselskaber og vognmænd" på www.midttrafik.dk.
- Stk. 3* Ansvar for aftaler om rutebilstationer påhviler Midttrafik. Busselskabet har ansvaret for busanlæg og opstillingspladser. Busselskabet har desuden ansvaret for at stille egnede personalefaciliteter til rådighed, herunder pauselokaler til chauffører, adgang til toiletfaciliteter m.v. Midttrafik kan kræve, at busselskabet betaler udgifter til etablering og drift af personalefaciliteter på udvalgte rutebilstationer og endestationer. Hvis der kræves betaling til bestemte personalefaciliteter vil et omtrentligt udgiftsniveau være oplyst i Nøgleoplysningerne om kontrakten.

- Stk. 4* Busselskabet har ansvaret for, at pludseligt opståede kapacitetsproblemer på de afgange, busselskabet udfører kørslen på, klares bedst muligt. Busselskabet skal hurtigst muligt underrette Midttrafik om behov for fast dubleringskørsel. Busselskabet er også forpligtet til at meddele, når behov for fast dubleringskørsel ikke længere er til stede.
- Stk. 5* De anvendte busser skal være rengjorte og vel vedligeholdte. Busserne skal gøres rene ind- og udvendig mindst én gang om dagen. Busserne skal hovedrengøres mindst én gang om året. Busselskabet er forpligtet til at lave og overholde en rengøringsplan.
- Stk. 6* Busselskabet skal sørge for, at busserne ved endestationen (bybustterminalen) efterses for glemte sager og for, at fundne sager indsamles, opbevares og afleveres til politiet i overensstemmelse med Midttrafiks rejsebestemmelser. Kunderne skal kunne henvende sig til busselskabet om glemte sager, spørgsmål vedrørende driften, køreplan- og takstoplysninger m.v. i almindelig kontortid, dvs. minimum i tidsrummet kl. 9-15 på hverdage.
- Stk. 7* For at sikre den mest effektive anvendelse af kontraktbusserne kan Midttrafik i de perioder, hvor de ikke er anvendt ifølge afregningsvognplanerne, forlange, at busselskabet udfører kørsel på de linjer, som busselskabet betjener, eller på andre linjer eller strækninger mod betaling af de chaufførafhængige og timeafhængige omkostninger, jf. Nøgleoplysninger om kontrakten. Hvis det drejer sig om fast kørsel, der strækker sig over mindst 6 måneder, foretages en korrektion efter § 22.
- Stk. 8* Kørsel, der ikke kan indpasses i afregningsvognplanerne, betales efter særskilt aftale (ikke kontraktbusser), jf. **bilag 8** om dubleringsaftale.

5. Kundebetjening og krav til chauffører

- § 7** Busselskabet er ansvarligt for, at billettering sker korrekt. Chaufførerne skal have rådighed over det nødvendige billetteringsudstyr og til enhver tid have en tilstrækkelig beholdning af billetruller og klippekort-formularer. Chaufføren skal endvidere have kendskab til Midttrafiks takster og takstsystem og være så godt kendt med det kollektive trafiknet, at de er i stand til at vejlede kunderne. Kendskab til takstsystemet omfatter også takstsamarbejdsaftaler, som Midttrafik har indgået med øvrige trafikmyndigheder. Vejledningsmateriale udarbejdet af Midttrafik til brug for chaufførerne samt øvrigt relevant materiale skal være tilgængeligt for og kendt af chaufførerne.
- Stk. 2* Busselskabet skal sikre, at alle chauffører kører kundevenligt og miljørigtigt (en glidende og sikker kørsel) efter de anvisninger, der fastsættes af Midttrafik. Busselskabet har pligt til at give Midttrafik meddelelse om problemer, der forhindrer kundevenlig kørsel.
- Stk. 3* Chaufførerne, andet personale og busselskabet skal yde en kundevenlig og serviceorienteret betjening. Midttrafik kan præcisere eventuelle krav om hjælp til handicappede. Chaufførerne skal forstå og kunne bruge begrebet konduite.

- Stk. 4* Busselskabet skal sikre nul-tolerance politik i forhold til vold og trusler om vold mod busselskabets ansatte. På opfordring fra Midttrafik skal busselskabet indsende opgørelse over politianmeldte episoder om vold og trusler om vold for de seneste 12 måneder.
- Stk. 5* Chaufførerne skal senest 8 uger efter ansættelse være iført uniform. Se Midttrafiks bestemmelser vedr. krav til uniform i kontraktens **bilag 10**. Chaufførerne skal i øvrigt være velsoignerede, præsentable og kunne tale, læse og forstå dansk. Chaufførerne skal ligeledes kunne bruge en mikrofon.
- Stk. 6* Midttrafik kan kræve, at busselskabet udnytter sine muligheder for at frigøre sig fra en chauffør, hvis denne har givet anledning til gentagne eller grove berettigede klager.

6. Krav til uddannelse af chauffører og andet personale

- § 8** Busselskabet har ansvaret for, at chaufførerne får en grund- og efteruddannelse, der gør dem i stand til at leve op til de krav til arbejdsudførelse og til kundebetjening, der er angivet i denne kontrakt. Efteruddannelsen af chaufførerne, der udfører kørsel i henhold til denne kontrakt, skal i gennemsnit være på mindst 3 dag pr. chauffør i hvert kalenderår. Når kontrakten alene omfatter en del af et kalenderår, omregnes de 3 dage pr. år forholdsmæssigt. Bruger busselskabet mere end 3 efteruddannelsesdag pr. chauffør i et kalenderår, kan overskuddet overføres til det kommende kalenderår. Den uddannelse, der sker i medfør af de i bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport (BEK nr. 177 af 25. februar 2013) stillede krav, medregnes ikke i de ovenfor nævnte 3 dage.
- Stk. 2* Kursusgebyret og udgifter til fornyelse af chaufføruddannelsesbeviset i forbindelse med den lovpligtige efteruddannelse, jf. bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport (BEK nr. 177 af 25. februar 2013), er Midttrafik uvedkommende.
- Stk. 3* Busselskabet skal sørge for en passende efteruddannelse af det øvrige personale, herunder driftsledelsen.
- Stk. 4* Busselskabet skal på opfordring fra Midttrafik dokumentere uddannelsesforløbet samt indhold heraf for samtlige medarbejdere for det seneste kalenderår.
- Stk. 5* Retningslinjer for oplæring og efteruddannelse fastsættes løbende af Midttrafik i samarbejde med busselskabet. Busselskabet skal medvirke i forsøg med certificering af chauffører.
- Stk. 6* Busselskabet forpligter sig til, at alle chauffører og driftsledere på Midttrafiks anmodning skal deltage i Midttrafiks kurser for chauffører. Kursusdagene kan fratrækkes i de krævede 3 dag efteruddannelse pr. chauffør pr. år og kan tilsvarende maksimalt udgøre 3 dage pr. år. Deltagelse i løbende Fly High (FH) kurser er obligatorisk for busselskabets chauffører. Fly High afholdes hvert andet år. FH1 skal

være gennemført inden maj 2015. FH2 skal være gennemført senest 2 år efter, at FH1 er gennemført. FH3 skal gennemføres senest 2 år efter, at FH2 er gennemført.

- Stk. 7* Busselskabet og dets personale skal deltage i normale instruktionsmøder om takst- og billetteringssystem, chaufførkurser o.l., der arrangeres af Midttrafik. Chaufførerne skal normalt højst deltage i et møde pr. år. Udgifter hertil dækkes af busselskabet.
- Stk. 8* Busselskabet og dets chaufførrepræsentant(er) skal normalt deltage i 2-4 kvalitetsudvalgsmøder pr. år. Midttrafik betaler for chaufførernes deltagelse i kvalitetsudvalgsmøder.

7. Kvalitetssikring

- § 9** Busselskabet er forpligtet til at deltage i og udvikle Midttrafiks kvalitetssikringssystem. Kvalitetssikringssystemet er nærmere beskrevet i **bilag 11**. Kvalitetssikringssystemet udvikles løbende. Busselskabet skal medvirke i både forsøg med bonusmodeller og permanente bonusmodeller. .
- Stk. 2* Busselskabet er forpligtet til at udføre de opgaver - f.eks. indhentning og bearbejdning af oplysninger - som er forudsat i kvalitetssikringssystemet, samt at afgive løbende indberetning om kørsels udførelse efter de retningslinjer, der løbende fastlægges af Midttrafik. Det sker sammen med indberetning til brug for den månedlige afregning, jf. § 25, stk. 2.
- Stk. 3* Busselskabet er forpligtet til at iværksætte en driftsstyring og -overvågning, der sikrer tilstrækkelig information om den løbende drift og styring af kvaliteten.
- Stk. 4* Hvis der med hjemmel i kontrakten registreres en kvalitetsbrist hos busselskabet, skal busselskabet afhjælpe bristen inden for en af Midttrafik fastsat frist.
- Stk. 5* Midttrafik er berettiget til at føre kontrol med busselskabets opfyldelse af kontrakten ved inspektion af eller i de anvendte busser, herunder evt. ved brug af mystery shopping. En sådan kontrol fritager ikke busselskabet for ansvaret for, at busserne opfylder de aftalte betingelser, og at kørslen udføres som aftalt.
- Stk. 6* Såfremt bestiller eller Midttrafik modtager klage over busselskabets kørsel, fremsendes klagen til busselskabet til udtalelse. Besvarelse skal være bestiller eller Midttrafik i hænde senest 5 arbejdsdage efter fremsendelse.

8. Takst, kontrol og tælling

- § 10** Midttrafik fastlægger takst- og billetteringssystem og øvrige rejsebestemmelser.
- § 11** Busselskabet medvirker til gennemførelsen af de kontrolforanstaltninger, der iværksættes af Midttrafik, herunder passagerkontrol i busserne.
- § 12** Midttrafik kan iværksætte trafiktællinger og -undersøgelser. Busselskabet og dets personale skal medvirke konstruktivt hertil i op til 10 dage om året pr. rute uden ekstra kontraktbetaling.

§ 13 Midttrafik har ret til at installere yderligere udstyr i busselskabets busser. Det gælder for eksempel billetteringsudstyr, udstyr til registrering af brændstofforbrug, passagertællingsudstyr, udstyr til kommunikation mellem busser og gadesignalanlæg samt andet lignende udstyr. Udstyret leveres og betales af Midttrafik, der også afholder udgifterne, første gang det installeres. Udgifter til flytning af udstyr i forbindelse med udskiftning eller omflytning af en bus afholdes af busselskabet. Den daglige service af udstyret varetages af busselskabet. Reservedele leveres af Midttrafik. Øvrig vedligeholdelse og reparation forestås og betales af Midttrafik, medmindre reparation skyldes uhensigtsmæssig brug af udstyret, hærværk, tyveri, brand m.v. Busselskabet skal straks underrette Midttrafik, hvis udstyret ikke fungerer tilfredsstillende.

Stk. 2 Chaufførens personlige billetteringsudstyr (møntveksler, kortholder og taske) anskaffes og betales af busselskabet. Møntbord anskaffes og betales af busselskabet.

Stk. 3 Udstyr, der er stillet til rådighed af Midttrafik, tilbageleveres på sidste kørselsdag i funktionsdygtig og ubeskadiget stand, bortset fra almindelig slitage. Overdragelsen sker til Midttrafik eller til et nyt busselskab efter Midttrafiks anvisning. Busselskabet bærer risikoen for udstyret i forbindelse med brand, trafikskade, hærværk og tyveri.

Stk. 4 Hvor der benyttes elektroniske billetmaskiner, er busselskabet efter Midttrafiks anvisning forpligtet til at foretage dataoverførsel til og fra billetmaskinerne.

9. Reklamer og information

§ 14 Midttrafik og busselskabet har ret til at disponere over plads til information og reklame, således som det er angivet i **bilag 9.6**.

Stk. 2 Reklamerne skal overholde dansk/international reklamekodeks og skal i øvrigt respektere alment accepterede reklameetiske normer og kodeks, herunder ICC's kodeks for reklame og markedskommunikation.

Stk. 3 Reklamer må ikke være diskriminerende med hensyn til race, køn, religion, alder eller nationalitet eller krænke personers religiøse eller politiske overbevisning. Der må hverken direkte eller indirekte reklameres for religiøse anskuelser eller bevægelser eller for produkter udbudt af sådanne.

Stk. 4 Reklamer rettet mod børn og unge må aldrig, hverken direkte eller indirekte opfordre til vold, anvendelse af rusmidler, herunder alkohol, eller anden farlig eller hensynsløs adfærd eller på utilbørlig måde benytte sig af vold, frygt eller overtro som virkemidler.

Stk. 5 Det er Midttrafik, der står for markedsføring over for kunderne. Busselskabet må ikke promovere sig selv over for kunderne uden godkendelse fra Midttrafik.

Stk. 6 Er der tvivl om en reklames berettigelse, skal Midttrafik kontaktes.

Stk. 8 Busselskabet sørger uden beregning for opsætning af Midttrafiks hængeskilte, plakater, "streamers" og andre eventuelle reklamer udleveret af Midttrafik eller

tredjepart godkendt af Midttrafik. Opsætning af materiale skal finde sted indenfor den af Midttrafik angivne tidsfrist.

Stk. 9 Informationsmateriale udleveret af Midttrafik skal placeres i busserne og udleveres til kunderne i overensstemmelse med de retningslinjer, der løbende fastlægges af Midttrafik. Det er busselskabets ansvar at rekvirere yderligere materiale hos Midttrafik, hvis noget af materialet slipper op. Informationsmateriale, der ikke er udarbejdet af Midttrafik, må ikke udleveres i busserne uden godkendelse fra Midttrafik.

Stk. 10 Der må ikke anvendes totalreklame. Reklamer må hverken helt eller delvist dække for ruderne.

10. Kørselsmateriellet

§ 15 Busselskabet skal give meddelelse om, hvilke busser der anvendes til kørslen. Busselskabet skal højst 4 uger efter kontrakttildelingsdato fremsende målfaste tegninger af busserne, der påtænkes indsat i fast kørsel i kontrakten. Disse skal dokumentere, at buskravene i kontrakten er opfyldt og skal godkendes af Midttrafik. Senest 7 dage før kontraktens ikrafttræden og senest 7 dage efter udskiftningen af en bus skal der for de kontrakt- og reservebusser, der anvendes, indsendes busoplysnings- og busoversigtsskemaer samt registreringsattester og officiel dokumentation for bussens brændstofforbrug. Skema til indberetning forefindes p.t. under "Busselskaber og vognmænd" på www.midttrafik.dk. Midttrafik kan til enhver tid kontrollere, om de anvendte busser opfylder kontraktkravene.

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

§ 16 Alle busser skal opfylde kravene i "Nøgleoplysninger om kontrakten". Kravene gælder pakkevis, uanset om pakken ved udbud er vundet som enkeltpakke eller som en kombination af pakker. Der kan ikke tages forbehold for de anførte krav.

Stk. 2 Der kan dispenseres for afgivelser på buskrav, hvor det er hensigtsmæssigt af økonomiske eller betjeningsmæssige grunde, men det skal på forhånd aftales konkret med Midttrafik. Det er Midttrafik der afgør, om afvigelse kan accepteres.

Stk. 3 Nye busser skal være forberedt til installation af IT-udstyr, jf. **bilag 9.5**. Herudover skal busserne være installeret med udstyr til trådløst internet, videoovervågning og lydoptagelse som beskrevet i **bilag 9.5**.

Stk. 4 Midttrafik er berettiget til at foretage installation af udstyr til realtidsinformation. Busselskabet skal overholde forpligtelserne beskrevet i bilag i **bilag 9.5**.

Stk. 5 Midttrafik kan løbende ændre kravene til bustype og -størrelse m.v. for fremtidige busudskiftninger. Ændrede krav meddeles busselskabet skriftligt. Busselskabet kan kræve forhandling, hvis ændringerne påvirker købsprisen af bussen i væsentlig grad.

- Stk. 6* Reservebusser skal leve op til buskravene og opfylde busforskrifterne på linje med kontraktbusser, jf. stk. 1. Busselskabet skal råde over det tilstrækkelige antal reservebusser. Hvis der i denne kontrakt er særlige bestemmelser vedrørende krav til reservebusser, vil disse krav kunne ses i Nøgleoplysninger om kontrakten.
- Stk. 7* Hvis en reservebus udfører mindre end 1.200 køreplantimer i rutekørsel om året, vil Midttrafik acceptere Euronorm ned til 1 trin lavere, dog minimum Euro 3, og busalderen må højst være to år mere end kravet til kontraktbusserne. Busselskabet skal på Midttrafiks anmodning dokumentere, at bussen benyttes mindre en 1.200 køreplantimer årligt.
- Stk. 8* Busselskabet har ansvaret for, at kontraktbusser og reservebusser er forsynet med de nødvendige destinationsnavne for at kunne udføre kørslen. Omkostningerne ved ændring af navne i forbindelse med rute- eller kørselsomlægninger afholdes af busselskabet.
- Stk. 9* Destinationsskiltningen skal være indstillet i overensstemmelse med de retningslinjer, der løbende fastlægges af Midttrafik.
- Stk. 10* Busselskabet skal sikre, at kontrakt- og reservebusser til enhver tid er udstyret med forbindings- og førstehjælpskasse, således at alle busser uanset rutelængde følger de krav til udstyr, der er specificeret i § 5 i bekendtgørelse om særlige krav til busser, jf. BEK nr. 1487 af 12. december 2007 med senere ændringer.
- Stk. 11* Hvis lovgivningen medfører ændrede regler for beregning af vægt og ståpladser, kan Midttrafik forlange, at busselskabet omregistrerer busserne. Det sker uden ændring af betalingen.
- Stk. 12* Midttrafik kan mod betaling af de dermed forbundne omkostninger kræve, at allerede anskaffede busser ændres eller forsynes med ekstra udstyr.
- Stk. 13* Midttrafik kan mod betaling af de hermed forbundne omkostninger stille krav om udskiftning af en bus til en anden type eller en anden størrelse. Ændringen i betalingen fastsættes efter forhandling.
- Stk. 14* Busselskabet skal årligt, senest den 31. juli, til Midttrafik indsende en ajourført opgørelse over den eksisterende buspark. Skema til indberetning forefindes p.t. under "Busselskaber og vognmænd" på www.midttrafik.dk. Opgørelsen skal indeholde status for busparken pr. køreplansskiftet og oplysninger om bussernes faktiske brændstofforbrug samt kørte kilometer for det foregående køreplanår. Brændstofforbruget for udgåede og indsatte busser i løbet af køreplanåret samt for reserve- og dubleringsbusser skal også opgøres.
- Stk. 15* Der kan stilles krav om miljøsyn af busserne i denne kontrakt. Såfremt dette er et krav, vil det fremgå af Nøgleoplysninger om kontrakten. Hvis dette kræves, skal samtlige busser i kontrakten, inklusive reservebusser, en gang årligt gennemgå et miljøsyn, jf. bilag 9.2. Miljøsynsrapporten skal indsendes en gang årligt senest 14 dage efter foretaget miljøsyn.

Stk. 16 Busselskabet er forpligtet til at anvende svovlfri dieselolie i henhold til EU-direktiv 2008/50/EF artikel 22 (PM10) eller andet brændstof, der forurener mindre end dette. Midttrafik kan kræve dokumentation herfor. Mod betaling af busselskabets meromkostninger kan Midttrafik kræve, at der anvendes biobrændstof eller andre alternative drivmidler.

Stk. 17 Kontraktbusser kan ikke uden Midttrafiks godkendelse anvendes til andre formål.

Stk. 18 Alle busser der kører indenfor en miljøzone, skal til enhver tid opfylde kravene i "Bekendtgørelse om foranstaltninger for lastbiler og busser i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v."

Stk. 19 Hvis kravet vedrørende maksimal alder for busser fx er fastsat til 12 år, betyder det, at bussen senest skal udskiftes i den måned, hvori bussen bliver 12 år. Eksempelvis skal en bus indregistreret første gang den 5. september 2000 senest udskiftes i september 2012.

§ 17 Udskiftning af kontrakt- og reservebusser skal ske, så de i udbudsmaterialet anførte krav til enhver tid overholdes. Midttrafiks logo skal fjernes ved salg af busser, hvis de skal anvendes til andet formål end kørsel for Midttrafik.

Stk. 2 Busselskabet kan frit udskifte en kontrakt- og reservebus, hvis den indsatte bus er af samme type, standard og størrelse og i øvrigt overholder krav til busser i kontrakten. Busselskabet er dog forpligtet til at betale overflytning af det af Midttrafik installerede udstyr, jf. **bilag 9**.

Stk. 3 Ved udskiftning af kontrakt- eller reservebus skal den indsatte bus overholde Midttrafiks aktuelle designmanual. Den aktuelle designmanual er tilgængelig på midttrafik.dk.

Stk. 4 Busselskabet må ikke opsætte egenproduceret informationsmateriale, piktogrammer eller lignende i eller på bussen uden forudgående godkendelse fra Midttrafik.

11. Betalingsmodellen

§ 18 Grundlaget for beregningen af betalingen er anført på tilbudsblanketten, der er vedlagt kontrakten som **bilag 1**. Alle indtægter ved kontraktkørslen tilfalder Midttrafik.

§ 19 Antallet af køreplantimer beregnes efter reglerne i **bilag 6**.

§ 20 Der ydes betaling for kørslen pr. udført køreplantime og pr. indsat kontraktbus.

Stk. 2 Dækning af chaufføromkostninger: Se skema med Nøgleoplysninger om kontrakten.

Stk. 3 Dækning af øvrige timeafhængige omkostninger: Se skema med Nøgleoplysninger om kontrakten.

- Stk. 4* Dækning af busafhængige omkostninger: Se skema med Nøgleoplysninger om kontrakten.
- Stk. 5* Hvis planmæssig kørsel ikke gennemføres, bortfalder betalingen efter § 20 Stk. 2 og Stk. 3. Dog har busselskabet krav på at oppebære samme betaling, hvis vejrforholdene eller andre udefra kommende begivenheder, som busselskabet ikke kan afværge eller afhjælpe, og som har en ekstraordinær karakter (force majeure), hindrer den planmæssige kørsels gennemførelse. Såfremt busselskabet ikke har udfoldet alle rimelige bestræbelser på at opretholde normal kørsel i videst muligt omfang, fradrages den eventuelle besparelse, som busselskabet opnår i sådanne tilfælde. Busselskabet er forpligtet til straks at underrette Midttrafik om indstilling henholdsvis genoptagelse af kørslen. Publikum informeres efter aftale med Midttrafik.
- Stk. 6* Uagtet det i Stk. 5 anførte bortfalder betaling efter § 20 fuldt ud ved driftsafbrydelse på grund af arbejdskonflikt, blokade eller lignende. Dette gælder uanset, om ovennævnte forhold rammer busselskabet direkte eller rammer underleverandører, underentreprenører eller andre, der medvirker til busselskabets opfyldelse af kontrakten. Hvis kun en del af kørslen er indstillet, betales den tilbageværende kørsel som en forholdsmæssig andel af den samlede betaling. Andelen opgøres på grundlag af det udførte antal køreplantimer i forhold til det samlede antal køreplantimer.
- Stk. 7* Udgifter til anløb af rutebilstationer og andre udgifter forbundet med benyttelsen af stoppesteder m.v. betales af Midttrafik.
- Stk. 8* Hvis chaufførerne udfører tællinger mere end 10 dage pr. år pr. rute, betales 8 kr. pr. køreplantime for de overskydende dage.
- Stk. 9* Ekstrakørsel, der kan udføres med ledige kontraktbusser, afregnes med almindelig kontraktbetaling, jf. Stk. 2 og Stk. 3. Dette gælder uanset hvilken slags kørsel ekstrakørslen drejer sig om. Ekstrakørslen kan f.eks. være almindelig rutekørsel, dubleringskørsel, natbuskørsel, festugekørsel eller anden lejlighedsvis arrangementskørsel.
- Stk. 10* Hvis indsættelse af busser ved kontraktstart eller efter planlagt busudskiftning forsinkes, vil Midttrafik modregne efter bestemmelserne i § 34. Hvis indsættelse forsinkes ud over 3 måneder, bortfalder betalingen efter § 20 Stk. 4. Ovenstående forhindrer dog ikke Midttrafik i at ophæve kontrakten og kræve sit tab erstattet hos busselskabet.
- § 21** Der kan være aftalt brændstofbonus for denne kontrakt. Eventuel aftale herom fremgår af "Nøgleoplysninger om kontrakten". Såfremt der er aftalt brændstofbonus, finder følgende regler anvendelse:
- Stk. 2* Midttrafik udbetaler en bonus på 6,00 kr. pr. sparet liter dieselolie i forhold til 10 liter pr. køreplantime. Bonusbeløbet kan maksimalt udgøre 2 % af den månedlige kontraktbetaling efter § 20 stk. 2-4.
- Stk. 3* Bonusbeløbet på 6,00 kr. reguleres for pris- og lønudvikling på samme måde som kontraktens øvrige betalingsatser.

- Stk. 4* Bonusordningen indføres fra driftsstart. Busselskabet skal opgøre de anvendte bussers forbrug af dieselolie hver måned.
- Stk. 5* Busselskabet kan efter indhentet tilladelse fra Midttrafik anvende busser, der ikke fuldt ud opfylder alle krav til busserne. Det gælder for eksempel mindre busser end de i "Nøgleoplysninger for kontrakten" krævede busser på tidspunkter, hvor mindre busser er store nok i forhold til kapacitetsbehovet, og hvis forholdene i øvrigt gør det muligt.
- § 22** Ved kontraktens indgåelse og ved køreplansskifte reguleres betalingen efter § 20 Stk. 2 for et eventuelt ændret tidsforbrug til pauser og for en eventuelt ændret fordeling af kørslen på døgnetimer og hverdage/søndage, jf. **bilag 6**.
- Stk. 2* Regulering af betalingen efter § 20 Stk. 4 ved ændring af antallet af kontraktbusser sker fra og med første hele måned efter ændringen.
- Stk. 3* Ved kontraktstart og ved kontraktophør ydes betalingen efter § 20 Stk. 4 forholdsmæssigt efter antallet af kontraktdage i måneden og antallet af dage i måneden. Eksempel: kontrakten udløber d. 24. marts ved driftsdøgnet ophør og nyt busselskab har kontrakt fra og med d. 25. marts. Det ophørende busselskab får betalt 24/31 af den faste månedlige busbetaling. Det nye busselskab får udbetalt 7/31 af den faste månedlige busbetaling.
- § 23** Betaling efter § 20, stk. 2-4 reguleres hver måned efter udviklingen i et fælles omkostningsindeks for buskørsel i Danmark, jf. **bilag 7**. Udgangsniveauet fremgår af Nøgleoplysninger om kontrakten.
- § 24** Parterne er berettiget og forpligtet til at forhandle om betalingens størrelse, hvis omkostningsudviklingen vedrørende busdrift på grund af ny lovgivning afviger væsentligt fra reguleringen jf. § 23.
- Stk. 2* Busselskabet og Midttrafik kan delegere forhandlingsretten/-pligten efter stk. 1 til Danske Busvognmænd henholdsvis Trafikselskaberne i Danmark.

12. Afregning

- § 25** Busselskabet skal efter retningslinjer fastsat af Midttrafik føre særligt indtægtsregnskab vedrørende den kørsel, der er omfattet af kontrakten.
- Stk. 2* Senest den 10. bankdag i måneden sender busselskabet en opgørelse til Midttrafik over indtægterne, ekstra ture og ikke udførte ture m.v. i den foregående måned samt en indberetning om kørselens udførelse. Skema til opgørelse findes på www.midttrafik.dk. Midttrafik kan ændre og supplere skemaet samt procedure for indberetning. Ved gentagen for sen indberetning, gentagen ufuldstændige eller gentagen fejlbehæftede oplysninger i den modtagne indberetning udskydes Midttrafiks betaling efter § 26, stk. 1 med samme antal bankdage. Udskydelse af betalingen finder også anvendelse for acontoafregningen anført i § 26.

Stk. 3 Hvis der er aftalt brændstofbonus, jf. "Nøgleoplysninger om kontrakten", suppleres busselskabets opgørelse i henhold til stk. 2 med en opgørelse af bussernes brændstofforbrug pr. køreplantime i den foregående måned, jf. herved § 21.

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

Stk. 2 Ved overskridelse af betalingsfristen i stk. 1 anvendes reglerne i lov om renter ved forsinket betaling m.v., jf. LBK nr. 743 af 4. september 2002 med senere ændringer.

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

13. Ikrafttræden, opsigelse, misligholdelse og forlængelse

§ 27 Dato for kontraktens ikrafttræden og driftsstart er anført i "Nøgleoplysninger om kontrakten". Dato for kontraktudløb er anført i "Nøgleoplysninger om kontrakten".

Stk. 2 Efter aftale mellem parterne kan kontrakten på uændrede vilkår forlænges med op til halvdelen af den ordinære kontrakts løbetid. Midttrafik vil tage stilling til spørgsmålet om en forlængelse senest et halvt år før udløbet af den ordinære løbetid. Midttrafik vil være positiv indstillet over for et ønske fra busselskabet om kontraktforlængelse, såfremt erfaringerne med kvaliteten af busselskabets ydelser i den forløbne del af kontraktperioden taler for det.

Stk. 3 Kontrakten er uopsigelig i kontraktperioden for busselskabet.

Stk. 4 Hvis kontrakten forlænges efter aftale mellem busselskabet og Midttrafik, er bussernes maksimale alder et aftalepunkt.

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

Stk. 2 Busselskabet er over for Midttrafik ansvarlig for dokumenterede økonomiske tab forårsaget af misligholdelse af kørselsaftalen, medmindre denne misligholdelse skyldes

vejrforholdene eller andre ude fra kommende begivenheder, som busselskabet ikke kan afværge eller afhjælpe, og som har en ekstraordinær karakter (force majeure).

Stk. 3 Modregning er ikke til hinder for, at Midttrafik kan kræve erstatning for et eventuelt yderligere tab.

§ 30 Busselskabet kan ikke overdrage sin forretning til tredjemand uden Midttrafiks accept. Overdragelse uden Midttrafiks accept vil være væsentlig misligholdelse, der kan føre til ophævelse af kontrakten.

§ 31 Uanset om betingelserne for, at der er sket en virksomhedsoverdragelse i virksomhedsoverdragelseslovens forstand, er opfyldt, skal reglerne i lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse, jf. LBK nr. 710 af 20. august 2002, og reglerne i direktiv 2001/23/EF af 12. marts 2001 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om varetagelse af arbejdstagernes rettigheder i forbindelse med overførsel af virksomheder eller bedrifter eller af dele af virksomheder eller bedrifter ("overførselsdirektivet") følges. Kontraktbærer vil derfor være stillet som erhverver af en virksomhed i virksomhedsoverdragelseslovens forstand. Dette gælder også i de tilfælde, hvor der ikke overdrages materiel. I **bilag 13** er de procedurer, der skal overholdes gennemgået.

Stk. 2 En eventuel uenighed med et nyt busselskab og/eller lønmodtagerens organisation er Midttrafik uvedkommende.

Stk. 3 Busselskabet har i forbindelse med kontraktudbud pligt til at afgive de erklæringer og oplysninger, der er nødvendige for at efterleve bestemmelserne i loven, herunder fremsende oplysninger om personaleforhold til Midttrafik. Busselskabet har ligeledes pligt til at orientere egne medarbejdere, der berøres af overdragelsen. Det er specificeret nærmere, hvilke oplysninger der skal afgives og angivet proceduren herfor i **bilag 13.1**.

Stk. 4 Busselskabet må ikke efter fremsendelsen af oplysninger, jf. stk. 2, indgå lokalaftaler eller personlige aftaler med personalet, som medfører merudgifter for Midttrafik eller det busselskab, der overtager kørslen.

§ 32 Busselskabet er inden kontraktudløb forpligtet til at afgive oplysninger om andre forhold på ruterne. Skema til indberetning forefindes på www.midttrafik.dk.

Stk. 2 Såfremt busselskabet kan kræve det til kørslen anvendte materiel overtaget ved kontraktens ophør, fremgår det af nøgleoplysninger om kontrakten. Hvis der er ret til busovertagelse, og busselskabet afgiver tilbud på fortsat kørsel og ikke bliver valgt efter udløbet af kontrakten, kan det forlange, at Midttrafik overtager de til kørslen anvendte driftsbusser. Midttrafik kan overføre forpligtelsen til busovertagelsen til den nye kontraktbærer, således at busserne overdrages direkte mellem hidtidige og nye busselskab.

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

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

Stk. 3 Busselskabet kan inden to uger efter modtagelsen af en opsigelse efter Stk. 2 eller efter § 1, stk. 4, indbringe opsigelsen for den i § 36 nævnte voldgiftsret.

14. Modregning i betalingen

§ 34 Hvis misligholdelsen ikke er af en sådan karakter, at ophævelse af kontrakten kan komme på tale, kan Midttrafik bringe nedennævnte sanktioner i anvendelse.

Stk. 2 Midttrafik kan pålægge økonomiske sanktioner i forbindelse med kvalitetsbrist, konstateret af Midttrafik ved kontrol i eller uden for busserne, eller i øvrigt dokumenterede kvalitetsbrist.

Stk. 3 følgende situationer har Midttrafik ret til at modregne i busselskabets betaling. Hvor der er anført dag, uge eller måned, sker modregningen ved første konstaterede tilfælde, og herefter modregnes der én gang pr. angivet periode. Det betyder, at modregning pr. dag sker én gang pr. kalenderdag, mens modregning pr. uge efter første konstaterede tilfælde sker hver 7. dag. Endelig sker afregning pr. måned hver 30. dag efter første konstaterede tilfælde. Denne praksis fortsætter, indtil kvalitetsbristen er dokumenteret udbedret fra busselskabets side.

Kvalitetsbrist		Bods- størrelse	Modregnes pr
	Drift og køreplan		
1)	Manglende overholdelse af afgang- og korrespondancetider, hvor busselskabet har ansvaret	500 kr.	Konstateret tilfælde
2)	Manglende adgang til bus ved endestationsophold	500 kr.	Konstateret tilfælde
	Kvalitet		
3)	Chaufførs benyttelse af håndholdt mobiltelefon	1.000 kr.	Konstateret tilfælde
4)	Hasarderet og ikke-kundevenlig kørsel	1.000 kr.	Konstateret tilfælde
5)	Ikke servicevenlig chaufføroptræden	1.000 kr.	Konstateret tilfælde
6)	Overtrædelse af chaufførens rygeforbud	1.000 kr.	Konstateret tilfælde

7)	Manglende eller uacceptabel uniformering af chauffør	500 kr.	Uge
8)	Uacceptabel ud- eller indvendig rengøring af bus	500 kr.	Uge
9)	Uacceptabel ud- eller indvendig vedligeholdelse af bus	500 kr.	Uge
	Krav til busmateriel		
10)	Anvendelse af kontraktbus til anden kørsel, uden aftale	1.000 kr.	Konstateret tilfælde
11)	Anvendelse af reservebus, der ikke opfylder buskravene, uden aftale	1.000 kr.	Konstateret tilfælde
12)	Manglende efterlevelse af Midttrafiks designmanual, uden aftale	500 kr.	Uge
13)	Manglende eller mangelfuld destinationsskiltning	500 kr.	Uge
14)	Manglende levering af trådløst internet til kunderne	500 kr.	Uge
15)	Anvendelse af kontraktbus, der ikke opfylder buskravene, uden aftale	500 kr.	Dag
	Information og markedsføring		
16)	Manglende eller ukorrekt pålogning af realtidsudstyr	2.000 kr.	Konstateret tilfælde
17)	Opsætning af ikke godkendt materiale	500 kr.	Uge
18)	Manglende informationsmateriale eller reklamer fra Midttrafik eller en af Midttrafik godkendt tredjepart i og på bussen	500 kr.	Uge
19)	Manglende nedtagning af uaktuel reklame/informationsmateriale	500 kr.	Uge
	Indberetninger til Midttrafik		
20)	Manglende indsendelse af miljøsynsrapport	2.000 kr.	Konstateret tilfælde
21)	Manglende, mangelfuld eller for sen indsendelse af busoplysningsskema, registreringsattest og busoversigtsskema ved kontraktstart eller busudskiftning	500 kr.	Måned
22)	Manglende, mangelfuld eller for sen indsendelse af årlig opgørelse over eksisterende buspark, kørselsomfang og brændstofforbrug	500 kr.	Måned
23)	Manglende gennemførelse af tælling eller for sen	500 kr.	Uge

	indsendelse af tælleskemaer		
24)	Manglende indsendelse af dokumentation for uddannelsesforløb for medarbejdere efter påkrav	500 kr.	Uge
25)	Manglende indsendelse af regnskaber, arbejdsmiljøredegørelse, beredskabsplan eller opgørelser over vold- og trusselsepisoder	500 kr.	Uge
	Kommunikation og samarbejde med Midttrafik		
26)	Manglende videregivelse af klager over busselskabet til Midttrafik	1.000 kr.	Konstateret tilfælde
27)	Manglende eller for sen afgivelse af melding ved driftsuregelmæssigheder	2.000 kr.	Konstateret tilfælde
28)	Manglende eller for sen afgivelse af redegørelser i sager ved kvalitetsbrister	500 kr.	Uge
29)	Manglende eller for sen afgivelse af udtalelser ved kundeklager	500 kr.	Uge
30)	Manglende efterkommelse af uddannelseskraav til chauffører (bodsbeløbet er angivet pr. chauffør, for hvem uddannelseskraavene ikke er opfyldt)	500 kr.	Måned
	Billettering		
31)	Manglende eller forkert billettering	1.000 kr.	Konstateret tilfælde
32)	Manglende indmelding om defekt rejsekort- eller realtidsudstyr	2.000 kr.	Konstateret tilfælde
33)	Ukorrekt indstilling af klippekortsautomat og billetmaskiner	2.000 kr.	Konstateret tilfælde
34)	Manglende eller ukorrekt pålogging af rejsekort- eller realtidsudstyr	2.000 kr.	Konstateret tilfælde
35)	Udeblivelse af bus til installation af IT-udstyr	10.000 kr.	Konstateret tilfælde
36)	Manglende udskiftning af defekt billetteringsudstyr	2000 kr.	Uge

Stk. 4 Sanktioner i forbindelse med udgåede ture

Hvis en del af den aftalte kørsel ikke gennemføres som planlagt, foretager Midttrafik modregning i betalingen på 1.250 kr. pr. køreplantime, svarende til kr. 20,83 pr. minut.

Udgået kørsel, der skyldes trafikuheld, ekstreme vejr- og trafikforhold eller force majeure begivenheder samt udgået kørsel på grund af arbejdskonflikter, blokader eller lignende, indgår ikke.

Modregningen i betalingen sker ud over bortfald af betaling i henhold til § 20 Stk. 2 og Stk. 3.

Stk. 5 Hvis busselskabet undlader at anvende det krævede brændstof, jf. § 16, stk. 15, har Midttrafik ret til at reducere betalingen med 40 kr. pr. køreplantime for den kørsel, det drejer sig om. Midttrafik kan kræve dokumentation for, at det aftalte brændstof anvendes.

§ 35 De sanktioner, der er opregnet i de foregående stykker, kan bringes i anvendelse, selv om Midttrafik ikke kan sandsynliggøre/dokumentere noget økonomisk tab. Det forhold, at busselskabet må tåle modregning i henhold til ovenstående, fritager ikke selskabet fra uopholdeligt at bringe de påtalte forhold i orden. Sker dette ikke, må busselskabet også for samme forhold tåle yderligere modregning, ligesom andre sanktioner til kontrakten kan bringes i anvendelse. Modregning er således ikke til hinder for, at Midttrafik kan kræve erstatning for et eventuelt yderligere tab. Anvendelse af sanktionerne udelukker ikke opsigelse eller ophævelse af kontrakten i tilfælde, hvor misligholdelsen udgør væsentlig misligholdelse eller grov eller ofte gentagen overtrædelse af kontrakten i overensstemmelse med § 33.

15. Løsning af tvister og lovvalg

§ 36 Nærværende kontrakt er underlagt og skal forstås på baggrund af dansk ret og dansk lovgivning.

Stk. 2 Tvister mellem busselskabet og Midttrafik berettiger ikke nogen af parterne til at standse eller udsætte leverancen af aftalte ydelser.

Stk. 3 Såfremt der opstår uoverensstemmelser eller tvister mellem parterne, skal disse først søges løst i mindelighed.

Stk. 4 Hvis en uoverensstemmelse eller tvist ikke kan løses gennem parternes forhandling eller ved mægling, kan hver part indbringe sagen for domstolene med Midttrafiks hjemting som 1. instans.

_____, den / 20__

Aarhus, den / 20__

Busselskabet

Midttrafik

Bilag til A-kontrakten

Bilag 1-5

Disse bilag fra tilbud og udbudsmateriale indsættes som bilag ved kontraktindgåelse.

Fra tilbud med bilag:

Bilag 1: Tilbud

Bilag 2: Virksomhedsbeskrivelse

Bilag 3: Garantierklæring

Fra udbudsmateriale:

Bilag 4: Rettelsesblade

Bilag 5: Kontraktgrundlag

Bilag 6 - Opgørelse af køreplantimer og regulering af chaufførbetaling

1. Opgørelse af køreplantimer. Opgørelse af køreplantid

Opgørelse af antallet af køreplantimer sker på grundlag af de køreplaner, Midttrafik fastlægger. Pauser regnes ikke med, heller ikke de pauser, der fremgår af køreplanen.

Tomkørsel medregnes alene i det omfang, det fremgår af nedenstående punkt 2.

Antallet af køreplantimer for en køreplanperiode opgøres ved at opgøre det daglige antal køreplantimer for hvert vognløb og for dage med forskellig

køreplan. Det daglige antal køreplantimer ganges med antallet af dage af den pågældende type i køreplanåret.

Antallet af køreplantimer i en måned opgøres tilsvarende, men med det antal dage, der er i den aktuelle måned. Antallet af køreplantimer justeres for faktiske ekstrature og for planlagte, men ikke-udførte ture i måneden. Afregning sker på grundlag af det således opgjorte antal køreplantimer.

Midttrafik forestår ovenstående opgørelser for den planlagte kørsel. (normalkørslen). Busselskabet indberetter ekstrature og ikke-udførte ture.

2. Tomkørsel

Busselskabet afgør selv, hvor busserne skal være stationeret. Der er i afregningsvognløbene fastsat et beregningsmæssigt stationeringssted, der benyttes ved opgørelse af tomkørslen i forbindelse med beregningen af antallet af køreplantimer.

Alene følgende tomkørsler indgår i opgørelsen af køreplantimer:

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

Hvis en ændring i kørslen eller i køreplanen medfører, at der efter ovenstående beregningsmodel skal betales for mere tomkørsel end forudsat i udbudsmaterialet, er parterne berettiget og forpligtiget til at forhandle om, i hvilket omfang tomkørsel skal medregnes i opgørelsen af køreplantimer, og/eller om busstationeringen skal ændres.

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

Køreplantimer ved tomkørsel opgøres som den faktiske normalt nødvendige tid til at udføre tomkørslen på det aktuelle tidspunkt. Dette gælder både normalkørslen og ekstrakørsel med kontraktbus.

Ved ekstrakørsel indgår ophold i forbindelse med tomkørsel kun i det omfang Midttrafik forlanger at bussen er til stede og åben for publikum før afgangstidspunkt. Sådanne forlangte ophold medregnes som køreplantid.

3. Regulering for ændret tidsforbrug til pauser

Reguleringen har til formål at korrigere for ændringer af pauser - herunder opstarts- og afslutningstid for chauffører - i forbindelse med ændret kørsel eller køreplanændringer. Busselskabet har ved beregning af chaufførtimeforbruget i sit tilbud indregnet den tid, der medgår til sådanne pauser, ud fra køreplanerne i udbudsmaterialet. Reguleringen beregnes derfor som en korrektionsfaktor til den angivne sats i § 19, stk. 2.

Der opgøres en tillægstid for pauser på følgende måde:

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

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

Herefter beregnes korrektionsfaktoren som:

$$1 + \frac{\text{tillægstid efter køreplanskiftet}}{\text{køreplantid efter køreplanskiftet}}$$

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

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

4. Regulering for ændret dag- og døgnfordeling

Reguleringen har til formål at korrigere for ændret fordeling af chaufførarbejdstiden på tidsrum med forskellige lønsatser. Busselskabets tilbud er baseret på den fordeling af chaufførarbejdstiden, køreplanerne i udbudsmaterialet giver og lønudgifterne i

forhold hertil er indregnet. Reguleringen beregnes derfor som en korrektionsfaktor til satsen i § 19, stk. 2.

Køreplantimerne opgøres for hver af de nedenfor nævnte dagperioder. Opgørelsen sker for køreplanperioden samlet og efter den metode, der er beskrevet under pkt.1 ovenfor.

De benyttede vægte ved beregningen af den vægtede køreplantid er følgende.

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

Der beregnes en vægtet køreplantid på følgende måde:

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

Korrektionsfaktoren beregnes herefter på følgende måde:

\underline{V} efter _____
køreplantid efter

$$K_2 = \frac{\underline{V} \text{ efter } \underline{\hspace{2cm}}}{\underline{V} \text{ før } \underline{\hspace{2cm}}}$$

\underline{V} før _____
køreplantid før

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

Bilag 7 – Regulering for pris- og lønudvikling

Reguleringen efter § 21 sker efter udviklingen i et fælles omkostningsindeks for buskørsel i Danmark. Omkostningsindekset beregnes hver måned af Trafikselskaberne i Danmark og offentliggøres på www.trafikselskaberne.dk

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

Lønindekset for den private sektor (DS ILON2 – Total - Sæsonkorrigeret),
Vægt 60 % i januar 2008

Forbrugerprisindekset i alt (DS PRIS 6 - I alt),
Vægt 8 % i januar 2008

Forbrugerprisindekset for dieselolie (DS PRIS 6 – Diesel og smøreolie),
Vægt 17 % i januar 2008

Prisindeks for indenlandsk vareforsyning (DS PRIS 10 – Maskiner og værktøjer - I alt),
Vægt 9 % i januar 2008

Obligationsrentegennemsnittet (DS MPK3 – Samtlige serier),
Vægt 6 % i januar 2008

Omkostningsindekset for januar 2008 er fastsat til 100.

Omkostningsindekset for en bestemt måned beregnes på basis af delindeksene to måneder tidligere – dog lønindekset 6 måneder tidligere. Eksempelvis er omkostningsindekset for november 2009 beregnet til 100,6 på basis af delindeksene for september 2009 – dog lønindekset for maj 2009, der gælder for 2. kvartal 2009. Omkostningsindekset afrundes efter 4/5-reglen til 1 decimal.

Kontraktens betalingssatser reguleres hver måned efter udviklingen i det fælles omkostningsindeks for den pågældende måned i forhold til det omkostningsindeks, der er anført som udgangsniveau i udbudsbetingelserne.

Hvis de i det samlede reguleringsindeks indgåede delindeks bortfalder eller ændrer indhold i kontraktperioden, forbeholder Midttrafik sig ret til at indsætte et andet tilsvarende indekstal, såfremt dette sker under hensyntagen til den hidtidige vægtning af udviklingen i det relevante delindeks. Dette vil ske efter drøftelser mellem Trafikselskaberne i Danmark, Danske Busvognmænd og Dansk Kollektiv Trafik.

Bilag 8 – Aftale om kørsel med ikke-kontraktbusser (Dubleringsaftale)

Bilaget indeholder vilkår og betaling for kørsel, der udføres for Midttrafik med ikke-kontraktbusser.

Konkret aftale om kørslen indgås mellem Midttrafik og det enkelte busselskab. Aftalen bekræftes skriftligt af Midttrafik.

1. Krav til bussen

Til kørselens udførelse skal anvendes en bus af den aftalte type og størrelse. Midttrafik tillader anvendelse af mindre busser såfremt passagerkapaciteten er opfyldt. Der stilles ikke krav til bussens alder, og det er ikke en betingelse, at bussen opfylder Midttrafiks almindelige forskrifter. De anvendte busser skal være i drifts- og sikkerhedsmæssig fuld forsvarlig stand samt være rengjorte og vel vedligeholdte. Bussen skal have en hensigtsmæssig indretning i forhold til kørselens karakter. Hvis der er aftalt en bestemt busstandard i forbindelse med indgåelse af aftalen, skal de(n) anvendte busser leve op til denne standard.

Busselskabet skal forsyne bussen med destinationsskiltning (rutenummer og endestation).

2. Takster og indtægter.

Busselskabet er forpligtet til at følge Midttrafiks takst- og befordringsregulativ. Det aftales på forhånd, om og i givet fald hvilket billetteringsudstyr bussen skal være forsynet med.

Alle indtægter i medfør af kørslen tilfalder Midttrafik.

3. Billetkontrol m.v.

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

4. Indberetning og afregning

Busselskabet indberetter senest 10. hverdag i den efterfølgende måned om den udførte kørsel. Indberetning skal ske på den af Midttrafik til enhver tid anviste måde. Afregning for kørslen sker samtidigt med afregning for kørslen med kontraktbusser.

Busselskabet skal indberette brændstofforbruget af ikke-kontraktbusser i forbindelse med indsendelse af årlig busindberetning til Midttrafik. Skema til indberetning forefindes under "Bus- og taxaselskaber" på www.midttrafik.dk.

5. Kørselens ophør

Det påhviler busselskabet løbende at holde sig orienteret om, hvorvidt der er behov for kørslen. Busselskabet er forpligtet til straks at indstille kørslen, såfremt behovet for kørslen ikke længere er til stede. Midttrafik underrettes samtidigt med, at kørslen indstilles.

Aftale om dubleringskørsel kan opsiges med 2 dages varsel.

6. Opgørelse af tid til brug ved afregning.

Den tid, der betales for, opgøres som tiden, mellem bussen skal køre fra sit hjemsted, til bussen igen kan være på sit hjemsted. Det vil sige, at den for kørselens udførelse nødvendig tomkørsel og nødvendige ophold medregnes.

Den tid, der skal betales for, aftales samtidigt med indgåelse af dubleringsaftalen.

Der betales pr. påbegyndt halve time, dog mindst for 1 time.

7. Regulering af betalingssatser.

Betalingssatsene reguleres på samme måde og samtidigt med satserne for kontraktkørslen.

8. Betalingssatser

Grundsatserne ved indeks 155,5 for marts 2007

	Max 1 time	Max 1½ time	Max 2 timer	Max 2½ time	Max 3 timer	Herudover pr. påbegyndt ½ time
6-15 m busser	679	809	938	1.173	1.406	235
Ledbusser	929	1.184	1.438	1.798	2.156	360

Indeks benyttes med 1. decimal. Indekset tillægges 9,8 % og afrundes til 1 decimal. Betalingen afrundes til hele kr.

Satser ved indeks 198,9 for september 2011

	Max 1 time	Max 1½ time	Max 2 timer	Max 2½ time	Max 3 timer	Herudover pr. påbegyndt ½ time
6-15 m busser	869	1.035	1.200	1.500	1.798	301
Ledbusser	1.188	1.514	1.839	2.300	2.758	460

Satserne er inkl. 9,8 % tillæg vedrørende bortfald af afgiftsrefusion for dieselolie.

Midttrafik og de øvrige trafikelskaber vil sammen med brancheorganisationerne fastsætte en omregning fra ovennævnte gamle indeks til det i bilag 7 omtalte nye indeks. Resultatet heraf vil blive lagt til grund ved regulering af ovennævnte betalingssatser. Indtil resultatet heraf foreligger reguleres satserne efter det gamle indeks.

Bilag 9 - Forskrifter vedrørende bussers indretning og udstyr

Generelt

Alle kontrakt- og reservebusser skal opfylde de krav, der er stillet i "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel" og de forskrifter i Bilag 9, der gælder den bustype, der fremgår af "Nøgleoplysningerne om den udbudte kørsel".

Hvis der er uoverensstemmelse mellem bilag 9 og "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel", er det "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel", der har forrang.

De for den enkelte pakke anførte krav vedrørende maksimal alder og euronorm gælder for busserne i pakken uanset, om pakken er vundet som en enkeltpakke eller en kombination af pakker.

Der stilles ikke krav om en bestemt buslængde. Midttrafik ser gerne, at der bruges busser kortere end de sædvanlige, blot kravene til kapacitet m.v. er opfyldt.

For bustyper, der ikke dækkes af bilaget, herunder busser med alternative drivteknologi, aftales det mellem Midttrafik og busselskabet, hvilken del af forskrifterne busserne skal opfylde, og hvordan busserne i øvrigt skal indrettes.

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

Bilag 9.1- Fælles busforskrifter vedrørende indretning

Forskrifterne udarbejdes og ændres af Trafikselskaberne i Danmark og gælder for busser med flere end 30 afregningspladser. Midttrafiks tilføjelser til Trafikselskabernes fælles busforskrifter er fremhævet i bokse i teksten.

1. Myndighedskrav

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

2. Længde

Der er ingen krav til buslængde.

3. Bustype

Der henvises til "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel"

Tilgængelighedskrav for de enkelte bustyper:

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

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

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

4. Døre

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

Dørkombination

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

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

Fri dørbredde

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

Dørtype

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

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

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

Sikkerhed ved døre

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

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

I alle busser skal der ved hver udstigningsdør placeres en lyd giver, som aktiveres automatisk ved åbning og lukning af midter- og bagdøre. Der skal være tale om en enkelt tone, der ikke gentages. Lydniveauet skal sikre, at lyd giveren er tydelig samtidig med, at den ikke virker generende. Der må ikke være lyd giver ved fordørene.

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

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

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

Autoradio

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

5. Ind- og udstigning

Ind- og udstigningshøjder skal overholde følgende krav:

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

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

Øvrige trindhøjder skal være så lave som muligt.

Trinbelægningen skal være skridsikker og må ikke kunne fjernes.

Knæling

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

Kørestolsrampe

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

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

Bussen må ikke kunne køre med rampen i funktion.

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

6. Sidde- og ståpladser

Kapacitet

Trafiksekskabet ønsker flest mulige siddepladser.

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

Eventuelle afgrænsninger af bussens længde fremgår af "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel".

Bus til tung bybuskørsel

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

Bus til let bybuskørsel

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

Handicapvenlig landevejsbus

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

Almindelig landevejsbus

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

Ekspres/komfortbus (se særlige bestemmelser i X-bus bilag)

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

Servicebus

Type	Totalkapacitet (minimum)	Siddepladser (eks. klapsæder)	Fremadvendte siddepladser (eks. klapsæder)
SB 1	50	20	18 i nye busser

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

Særligt for Midttrafik

For landevejsbusser skal antallet af siddepladser udgøre minimum 65 pct. af det samlede indregistrerede passagerantal.

7. Sæder

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

Markant krumning i sæderygge skal undgås.

Eventuelle armlæn skal kunne klappes op.

Sædeafstand

Der gælder nedenstående krav til sædeafstanden:

Type	Krav
Tung bybuskørsel	70 cm
Let bybuskørsel	70 cm
Handicapvenlig landevejsbus	72 cm
Almindelig landevejsbus	72 cm
Ekspres/komfortbus	77 cm 74 cm
Servicebus	70 cm

Særligt for Midttrafik

Kravet for ekspres/komfortbus ændres i Midttrafik til 74 cm.

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

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

8. Perron: Barnevogns- og kørestolsareal

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

Type	Kørestolspladser	Barnevognspladser
Tung bybuskørsel	1	1
Let bybuskørsel	1	1
Handicapvenlig landevejsbus	1	1
Almindelig landevejsbus		1
Ekspres/komfortbus	1	
Servicebus cirka 10m	2	
Servicebus cirka 8 m	1	

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

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

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

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

Barnevogne skal kunne fastgøres med velcrobånd eller lignende.

Fastspænding af kørestol skal i alle busser ske ved hjælp af en enkeltstrenget sikkerhedssele, som er monteret.

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

Klapsæder

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

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

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

Klapsæder, der ikke benyttes, skal automatisk stille sig i opslået position.

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

9. Midtergang og gulvarealer

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

Gulvhældningen må maksimalt være 8 % i bussens længderetning.

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

I nye busser skal den fri gangbredde være minimum 55 cm. Kravet gælder i enhver højde. Kravet kan afviges, såfremt Trafikselskabet efterspørger sæder med øget komfort (fx sædebredde og armlæn).

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

Niveauforskelle samt trinfor kanter skal markeres klart.

Trafikselskabet ønsker så lave podesterhøjder som muligt. I laventré og lavgulvsbusser må podesterhøjden maksimalt være 20 cm i bussens forreste halvdel (mellem fordør og midterdør) og maksimalt 25 cm i bussens bageste halvdel (fra midterdør til bussens bagende). I øvrige busser må podesterhøjden maksimalt være 25 cm i hele bussens længde. Der kan accepteres afvigelser ved enkelte siddepladser – dette skal i alle tilfælde godkendes af Trafikselskabet.

10. Holdestænger og stoptryk

Holdestænger ved sæder

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

Type	Krav til placering af holdestænger ved sæder
Tung bybuskørsel	Ved hvert tværsæde, som støder op til midtergangen
Let bybuskørsel	Ved minimum hvert andet tværsæde, som støder op til midtergangen
Handicapvenlig landevejsbus	Ingen krav
Almindelig landevejsbus	Ingen krav
Ekspres/komfortbus	Ingen krav
Servicebus cirka 10m	Ved hvert tværsæde, som støder op til midtergangen
Servicebus cirka 8 m	Ved hvert tværsæde, som støder op til midtergangen

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

Øvrige holdestænger

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

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

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

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

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

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

Stoptryk

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

Særligt for Midttrafik

I bybusser monteres der "barnevognstryk" ved perronen, som skal give signal til chaufføren. Signalet skal være meldelampe tæt ved stopmeldelampe og lydsignal anderledes end stopsignal.

11. Kombinationsskilt

Alle busser skal indvendigt være udstyret med et kombinationsskilt visende zonenummer, tid samt "stop" ved aktivering af stoptryk. Skiltet placeres synligt for alle passagerer forrest i bussens loft over midtergangen. Tal og bogstaver skal fremtræde tydeligt i rød eller gul farve på sort baggrund.

Uret i kombinationsskilt og på instrumentbord skal være radiostyrede.

Trafikselskabet har mulighed for at beslutte, at der skal monteres et andet skilt/display til passagerinformation i bussen fra kontraktstart eller i løbet af kontraktperioden. Displayet mm. leveres i givet fald af Trafikselskabet. Busselskabet har det fulde ansvar for levering og funktionalitet for kombinationsskiltet, hvis Trafikselskabet beslutter at fjerne Trafikselskabets skilt igen. Øvrige vilkår fremgår af afsnittet om IT-udstyr.

12. Indeklima og ruder*Generelt*

Alle busser skal kunne sikre et behageligt indeklima.

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

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

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

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

Klimaanlæg

I busser med klimaanlæg gælder følgende krav til funktionaliteten: Efter tilkobling af klimaanlægget skal den målte temperatur i bussen kunne sænkes med 3-6 grader i forhold til den nærmeste udvendige skyggetemperatur. Temperatursænkningen skal

kunne opnås inden for 10 minutter, når bussens døre er lukkede. Derudover skal affugtning af indblæsningsluften kunne ske i et omfang, der forhindrer duggede ruder.

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

Ruder

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

Toningsgraden på ruder må maksimalt være enkelttonet.

Alle nye busser skal være udstyret med en bagrude.

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

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

I busser på under 12 meter skal der være mindst 2, 1 på hver side af bussen

Klap/skydevinduerne skal kunne betjenes af kunderne.

Taglemme

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

13. Indvendig belysning

Der skal være lys jævnt fordelt over hele bussen. Lyset skal tændes efter behov. Under særlige forhold (ingen vejbelyst, regn, sne, slud mv.) er det dog tilladt at kunne dæmpe belysningen i bussen for at undgå reflekser i frontruden.

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

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

14. Videoovervågning

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

Bemærk at nogle trafikkselskaber har krav om videoovervågning.

Særligt for Midttrafik

Midttrafik har krav til videoovervågning. Se bilag 9.5.4.

15. Indretning af chaufførpladsen og billetteringsareal

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

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

Særligt for Midttrafik

Der friholdes ud for chaufførpladsen et billetteringsareal på ca. 650 mm x 650 mm.

16. Sikkerhedsforhold

Cyklist- og sidespejle

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

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

Bakalarm og -kamera

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

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

Generelt om TV-skærmene ved chaufførpladsen

De viste billeder på TV-skærmene skal prioriteres således:

Overvågning af udstigningsdørene, når disse døre ikke er lukkede.

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

17. Øvrige krav

Flag

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

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

Flagning sker efter Trafikselskabets anvisninger.

Affaldsspand

Der skal være en affaldsspand ved alle døre.

Avisholdere

Ønsker busselskabet at have avisholdere i busserne skal disse samt deres placering godkendes af Trafikselskabet.

Særligt for Midttrafik

Bagagerum: Der skal i alle almindelige landevejsbusser, samt komfortbusser, være et bagagerum på min. 2 m², som skal kunne medtage mindst 2 cykler.

18. Destinations- og linjenummerskilte

Generelt

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

På alle busser skal disse være diodeskilte (LED-skilte). Tal og tekst på diodeskiltene skal være amber (ravgule) på sort baggrund. Tal og tekst på diodeskiltene skal fremtræde med ensartet lysstyrke. Diodeskiltens lysstyrke skal indstille sig efter vejrforholdene vha. lysensorer. Defekte dioder skal straks udskiftes.

Særligt for Midttrafik

Der tillades ikke matrix-skilte

Alle destinations- og linjenummerskilte skal kunne betjenes fra chaufførpladsen.

Glaspartier foran skilte skal være refleksfri.

Placering

Bybusser og servicebusser:

I fronten placeres et destinations- og linjenummerskilt udvendig over forruden.

Skiltene skal være adskilt fra forruden, så fx snavs fra defrosterluft ikke sætter sig på skiltene.

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

På bybusser og nye servicebusser placeres i bussens bagende indvendigt og udvendigt et 4-cifret linjenummerskilt. Udvendigt placeres skiltet i eller tæt ved tagkant. Indvendigt placeres skiltet tæt ved loft på et for passagerne synligt sted.

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

Landevejsbusser og ekspres/komfortbusser:

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

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

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

Størrelse/opløsning, LED-skilte

Kombineret destinations- og linjenummerskilt i bussens front:

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

Kombineret destinations- og linjenummerskilt i bussens højre side:

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

Linjenummerskilt i bussens bagende (udvendig/indvendig):

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

Linjenummerskilt i bussens venstre side:

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

Bilag 9.2 - Forskrifter vedrørende bussers miljøegenskaber

1. Brændstof

Midttrafik har til hensigt at fremme den mindst forurenende busdrift. Midttrafik kræver derfor enten brug af svovlfri dieselolie (svovlindhold højst 0,001 pct.) i henhold til EU-direktiv 2008/50/EF artikel 22 (PM10) eller andet brændstof, der totalt set forurener mindre end dette. Midttrafik kan kræve dokumentation herfor.

Mod betaling af busselskabets meromkostninger kan Midttrafik kræve, at der anvendes biobrændstof eller andre alternative drivmidler.

2. Emissioner m.v.

Kravene i EU-direktivet for røggasemission skal opfyldes. Emissionskravene i dette udbud fremgår af skemaet "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel".

Normer for røggasemissioner fra busser:

	EURO II	EURO III	EURO IV	EURO V	EEV*	EURO VI
Kvælstofilter (NOx)	7	5	3,5	2,0	2,0	0,5
Kulilte (CO)	4	2,1	1,5	1,5	1,5	1,5
Kulbrinte (HC)	1,1	0,66	0,46	0,46	0,25	0,13
Partikler (PM)	0,15	0,1	0,02	0,02	0,02	0,01

Værdierne er maksimumværdier og måles i g/kwh.

EURO II er gældende for busser, taget i brug efter 1. oktober 1996.

EURO III er gældende for busser, taget i brug efter 1. oktober 2001.

EURO IV er gældende for busser, taget i brug efter 1. oktober 2006.

EURO V er gældende for busser, taget i brug efter 1. oktober 2009.

EEV (Environmental enhanced vehicles) er gældende for særligt miljøvenlige køretøjer (*bemærk: Dette er ikke et lovkrav).

EURO VI bliver gældende for busser taget i brug efter 1. januar 2014.

Det accepteres, at busser vha. emissionsudstyr kan opfylde grænseværdierne til en højere emissionsnorm end motoren alene er godkendt til, hvis dette kan dokumenteres.

2.1 Specielt for EURO IV eller højere EURO-norm

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

2.2 Emissionsreducerende udstyr

Partikelemission

For busser udstyret med partikelfilter gælder følgende:

Et partikelfilter skal i kontraktperioden kunne tilbageholde mindst 85 % af massen af partikler målt gravimetrisk i fortyndingstunnel ifølge EØF 88/77 (stationær 13-mode test). Partikelfiltret skal være godkendt efter Trafikstyrelsens principgodkendelsesordning og opfylde dens kravspecifikation i hele kontraktens periode. Busselskabet skal følge servicevejledningerne og Arbejdstilsynets anbefalinger vedr. tilrettelæggelse af arbejdsprocedurerne.

I hele kontraktperioden skal filtret sikre, at K-værdien på intet tidspunkt overstiger 0,2 m⁻¹. K-værdien er udtryk for partikelemissionen.

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

NOx-emission

Emissionen af kvælstofilter (NOx) er afhængig af bussens EURO-norm, valg af brændstof og evt. ekstra emissionsreducerende udstyr (f.eks. EGR og SCR). Det påhviler busselskabet at sikre, at grænseværdierne ikke overskrides. Overholder bussen ikke kravene, skal busselskabet - senest 1 måned efter at problemet er konstateret - indsende dokumentation for, at fejlen er udbedret. Dette gælder både, hvis busselskabet selv opdager problemet, hvis det konstateres ved miljøsyn, eller hvis Midttrafik – via en stikprøvekontrol – påviser en overskridelse. Såfremt dokumentationen ikke foreligger efter 1 måned, skal bussen tages ud af drift. Der henvises i øvrigt til manualen for miljøsyn. Manualen kan rekvireres på www.midttrafik.dk.

Grænseværdien kan justeres i kontraktperioden, hvis kriteriet for velfungerende emissionsudstyr på en bustype med en given EURO-norm og evt. ekstra emissionsudstyr afviger fra den værdi, der er angivet i miljøsynsmanualen. Grænseværdien kan kun justeres ved enighed mellem Midttrafik og busselskabet.

Stikprøvekontrol

Midttrafik forbeholder sig ret til at foretage stikprøvekontrol af en bus, hvis der er begrundet mistanke om, at emissionskravene ikke overholdes (f.eks. synlig udstødningsrøg fra bussen). Ved kontrol på stikprøvebasis betaler Midttrafik omkostningerne til selve målingen, og målingen vil blive foretaget, så den er til mindst mulig gene for busselskabet. Målingerne kan foretages uden forudgående varsel og uden beregning, når bussens drift ikke forstyrres derved.

2.3 Miljøsyn

Der kan stilles krav om miljøsyn af busserne i denne kontrakt. Såfremt dette er et krav, vil det fremgå af nøgleoplysninger om den udbudte kørsel. Hvis det kræves, skal samtlige busser i kontrakten, inklusive ikke-kontraktbusser, en gang årligt gennemgå et miljøsyn. Miljøsynet foretages enten med fuld emissionstest eller OBD-test, afhængig af motorcertificering.

Miljøsyn skal udføres efter retningslinjerne i Midttrafiks "Miljøsynsmanual" inklusive appendix 1.

Heri fremgår det, at busselskabet kan vælge

- enten at anvende den almindelige miljøsynsmetode for alle busser,
- eller, for busser med motorcertificering i hht. EURO IV eller bedre, som er udstyret med OBD, at anvende reglerne i appendix 1.

Hertil skal det bemærkes, at busser med motorcertificering i hht. EURO IV eller højere, hvor der er eftermonteret emissionssænkende udstyr, stadig skal følge den almindelige miljøsynsmetode, og således ikke kan nøjes med den i appendix 1 beskrevne OBD-test.

For busser, der følger appendix 1-reglerne, gælder det, at det påhviler busselskabet at sikre lagring og tilgængelighed af rapporteringsmaterialet herfra.

2.4 Brændstofforbrug og CO2 udslip

Der stilles nedenstående krav til dieselbussers brændstofforbrug:

Minibusser: Minimum 4,0 km/liter.

Ca. 10m-busser:

Type	Busser med SORT-måling (alle nye)	Busser uden SORT-måling
Tung og let bybuskørsel	SORT 2: Minimum 2,4 km/liter	Erfaret: Minimum 2,4 km/liter
Øvrige	SORT 3: Minimum 2,7 km/liter	Erfaret: Minimum 2,7 km/liter

Ca. 12m-busser:

Type	Busser med SORT-måling (alle nye)	Busser uden SORT-måling
Tung og let bybuskørsel	SORT 2: Minimum 2,1 km/liter	Erfaret: Minimum 2,1 km/liter
Øvrige	SORT 3: Minimum 2,5 km/liter	Erfaret: Minimum 2,5 km/liter

Ca. 13,7m-busser:

Type	Busser med SORT-måling (alle nye)	Busser uden SORT-måling
------	--------------------------------------	-------------------------

Tung og let bybuskørsel	SORT 2: Minimum 1,9 km/liter	Erfaret: Minimum 1,8 km/liter
Øvrige	SORT 3: Minimum 2,1 km/liter	Erfaret: Minimum 1,9 km/liter

Ca. 18,0m-busser:

Type	Busser med SORT-måling (alle nye)	Busser uden SORT-måling
Tung og let bybuskørsel	SORT 2: Minimum 1,6 km/liter	Erfaret: Minimum 1,5 km/liter
Øvrige	SORT 3: Minimum 1,9 km/liter	Erfaret: Minimum 1,8 km/liter

Busser, der bruger andet brændstof end diesel, skal som minimum ikke udlede mere CO₂/km, end det udslip af CO₂/km der svarer til ovenstående krav til dieselbusser¹. Krav til busser, der bruger andet brændstof end diesel, skal aftales særskilt.

3. Dokumentation

3.1 Busoplysningskema og registreringsattest

Ved kontraktstart og ved indsættelse af busser skal busselskabet indsende en busoplysningskema for hver kontrakt- og reservebus, samt registreringsattest. Skema til indberetning forefindes under "Bus- og taxaselskaber" på www.midttrafik.dk

3.2 Brændstofforbrug

Ved indsættelse af busser skal busselskabet indsende dokumentation for bussernes brændstofforbrug. For nyere busser på 12 meter eller derovre, skal UITPs SORT (Standardised On-Road Test Cycles) anvendes. Forbrugstallene fra SORT-cyklerne 1, 2 og 3 skal angives på busoplysningskemaet. For øvrige nye busser kan anden officiel dokumentation accepteres.

Ved indsættelse af brugte busser skal der så vidt muligt vedlægges samme dokumentation, og forbrugstallene fra SORT-cyklerne 1, 2 og 3 angives på busoplysningskemaet. Såfremt disse SORT-forbrugstal ikke eksisterer, eller udelukkende er udført uden evt. eftermonteret emissionsreducerende udstyr, skal de brugte bussers hidtidige gennemsnitlige brændstofforbrug oplyses på busoplysningskemaet. Ligeledes skal det oplyses, hvad busselskabet forventer af bussernes brændstofforbrug ved den kørsel, omfattet af dette udbud.

For busser med alternativ drivteknologi (hybrid, brint, ethanol m.v.) kan dokumenterede erfaringsværdier i stedet anvendes, indtil en passende certificeringsprocedure er tilgængelig.

¹ En liter diesel medfører en CO₂-udledning på 2.654 g.

3.3 Miljøsynsdokumentation

Busselskabet skal årligt dokumentere over for Midttrafik, at alle busser har været gennem miljøsyn. Dette gælder dog ikke i det kalenderår, hvor en bus udskiftes. Endvidere skal fabriksnye busser ikke miljøsynes i det kalenderår, hvor de indsættes.

Dokumentationen skal være i form af en målerapport, hvoraf det skal fremgå, om bussen har "bestået" miljøsyn og med hvilke værdier. Rapporten, der skal være underskrevet af en godkendt, uvildige instans, indsendes senest 14 dage efter målingen er foretaget. Formularen til miljøsynsrapporten kan rekvireres hos Midttrafik.

Målinger foretages i kalenderåret fra 1. januar til 31. december. Det er busselskabets ansvar at indsende oplysninger og dokumentation vedrørende den uvildige måleinstans, der ønskes benyttet, i så god tid, at alle busser kan nå at blive miljøsynet første gang inden kalenderårets udgang. Kravene til godkendelse som måleinstans er beskrevet i miljøsynsmanualen. Midttrafik forventer at skulle bruge ca. 14 dage til vurdering af en ny måleinstans.

Midttrafik forbeholder sig ret til at offentliggøre resultaterne fra miljøsynene med oplysning om busselskab og busfabrikat.

3.4 Oplysninger til Midttrafiks miljøkortlægning

Busselskabet skal i hele kontraktperioden medvirke til at kortlægge miljøforholdene i virksomheden. Busselskabet skal i oversigten over kontraktbusser, der indsendes årligt til Midttrafik, oplyse bussernes faktiske brændstofforbrug og kørte kilometer for den foregående køreplanår enten for hver bus, eller for hele pakken.

Brændstofforbruget af udgåede og nye busser i kontrakten, samt ikke kontraktbusser, skal også opgøres. Skema til indberetning forefindes under "Bus- og taxaselskaber" på www.midttrafik.dk. Oversigten skal være Midttrafik i hænde senest d. 31. juli.

Kortlægning af miljøforholdene indgår i Midttrafiks miljøkortlægning for den samlede busdrift i Midttrafiks område. Midttrafik vil ikke offentliggøre busselskabets brændstofforbrug pr. bustype eller rute.

3.5 Indsendelse af dokumentation

Dokumentationerne skal indsendes som anvist i følgende skema:

Dokumentationstype	Indsendelse		
	Ved kontraktstart og indsættelse af bus	Årligt (senest d. 31. juli)	Årligt (højest 14 dage efter foretaget miljøsyn)
Busoplysningsskema og	X		
SORT data eller lign.	X (kun A-kontrakt)		
Miljøsynsrapport			X (kun A-kontrakt)
Busoversigtsskema	X	X	

Støj

Midttrafik ønsker at busserne har det lavest mulige støjniveau. Bussernes støjniveau skal angives på busoplysningsskemaet.

Udvendigt støjniveau:

Må højst være 77 DB (A) for dieseldrevne busser. Målemetoden er den af myndighederne specificerede støjmålemetode 1.

Indvendigt støjniveau:

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

Målingen foretages under kørsel med tom bus med en hastighed på 50 km/t.

Støjmålingen foretages 1,2 m over gulv ved såvel for- som bagaksel.

Gennemsnitsværdien heraf betragtes som værdien for det indvendige støjniveau.

Bilag 9.3 - Forskrifter vedrørende indretning af mindre busser

Disse forskrifter gælder for busser med færre end 30 afregningspladser.

1. Myndighedskrav

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

2. Længde

Der er ingen krav til buslængde.

3. Bustype

Der henvises til "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel"

Tilgængelighedskrav for de enkelte bustyper:

Type	Krav
Bybus, servicebus og handicapvenlig landevejsbus	Laventré, lavgulv eller lavbaggerron
Almindelig landevejsbus	Ingen krav

Lavgulvsbusser har lavt gulv (ingen trin) igennem hele bussen. Laventrébusser har lavt gulv (ingen trin) i bussens forreste del og trin op til bussens bagerste del.

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

4. Døre

Dørkombination

Der er tale om minimumskrav.

Type	Krav
Bybus og handicapvenlig landevejsbus	Mindst én dobbeltdør
Almindelig landevejsbus	Mindst én enkeltdør

Fri dørbredde

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

Dørtype

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

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

Autoradio

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

5. Ind- og udstigning

Ind- og udstigningshøjder skal overholde følgende krav:

Type	Krav
Højde ved alle døre	Maks 35,0 cm
Trinhøjde ved døre hvor trin er tilladt, alle busser	Maks 27,0 cm

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

Øvrige trindhøjder skal være så lave som muligt.

Trinbelægningen skal være skridsikker og må ikke kunne fjernes.

Kørestolsrampe

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

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

Bussen må ikke kunne køre med rampen i funktion.

6. Sidde- og ståpladser

Kapacitet

For definition af bustype se "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel".

Trafikselskabet ønsker flest mulige siddepladser.

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

Eventuelle afgrænsninger af bussens længde fremgår af "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel".

Type	Total-kapacitet (minimum)	Siddepladser (eks. klapsæder)	Fremadvendte siddepladser (eks. klapsæder)
Bybus og handicapvenlig landevejsbus 1	22	10	10
Bybus og handicapvenlig landevejsbus 2	30	12	12
Almindelig landevejsbus 1	13	13	13
Almindelig landevejsbus 2	16	16	16

7. Sæder

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

Markant krumning i sæderygge skal undgås.

Eventuelle armlæn skal kunne klappes op.

Sædeafstand

Der gælder nedenstående krav til sædeafstanden:

Type	Krav
Bybus og servicebus	70 cm
Landevejsbus	72 cm

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

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

8. Perron: Barnevogns- og kørestolsareal

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

Type	Kørestolspladser	Barnevognspladser
Bybus, servicebus og handicapvenlig landevejsbus	1	1

Almindelig landevejsbus	1
-------------------------	---

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

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

Type	Perronlængde	Perronbredde
Bybus, servicebus og handicapvenlig landevejsbus	Min 170 cm	Min 90 cm

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

Fastspænding af kørestol skal i alle busser ske ved hjælp af en enkeltstregnet sikkerhedssele, som er monteret.

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

Klapsæder

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

Type	Antal klapsæder
Bybus, servicebus og handicapvenlig landevejsbus	3

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

Klapsæder, der ikke benyttes, skal automatisk stille sig i opslået position.

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

9. Midtergang og gulvarealer

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

Gulvhældningen må maksimalt være 8 % i bussens længderetning.

I busser med trin i bussens bagerste halvdel ønsker Trafikselskabet, at trinnene er så få og så lave som muligt - dog må trinene højst være 25 cm.

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

Niveauforskelle samt trinforkanter skal markeres klart.

Trafikselskabet ønsker så lave podesterhøjder som muligt. I laventré og lavgulvsbusser må podesterhøjden maksimalt være 20 cm i bussens forreste halvdel og maksimalt 25 cm i bussens bageste halvdel. I øvrige busser må podesterhøjden maksimalt være 25 cm i hele bussens længde. Der kan accepteres afvigelser ved enkelte siddepladser – dette skal i alle tilfælde godkendes af Trafikselskabet.

10. Holdestænger

Holdestænger

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

Ved langsgående sæder, samt perron, skal der monteres vandrette gennemgående holdestænger 190 – 200 cm over gulv/evt. podesterkant.

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

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

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

Der skal være et holdegreb ved hver sædderække.

Stoptryk

Der skal placeres stoptryk ved hver anden stolerække på et for passagererne lettilgængeligt sted (ikke i loftet). Stoptryk monteres endvidere ca. 1 m over gulv ved udstigningsdøre

11. Kombinationsskilt

Alle busser skal indvendigt være udstyret med et kombinationsskilt visende zonennummer, tid samt "stop" ved aktivering af stoptryk. Skiltet placeres synligt for alle passagerer. Tal og bogstaver skal fremtræde tydeligt i rød eller gul farve på sort baggrund.

Uret i kombinationsskilt og på instrumentbord skal være radiostyrede.

Trafikselskabet har mulighed for at beslutte, at der skal monteres et andet skilt/display til passagerinformation i bussen fra kontraktstart eller i løbet af kontraktperioden. Displayet mm. leveres i givet fald af Trafikselskabet. Busselskabet har det fulde ansvar for levering og funktionalitet for kombinationsskiltet, hvis Trafikselskabet beslutter at fjerne Trafikselskabets skilt igen. Øvrige vilkår fremgår af afsnittet om IT-udstyr.

12. Indeklima og ruder

Generelt

Alle busser skal kunne sikre et behageligt indeklima.

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

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

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

Klimaanlæg

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

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

Ruder

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

Toningsgraden på ruder må maksimalt være enkelttonet.

Alle nye busser skal være udstyret med en bagrude.

Busser uden klimaanlæg skal være udstyret med mindst 2 klap-/skydevinduer, 1 på hver side af bussen.

Klap/skydevinduerne skal kunne betjenes af kunderne.

13. Indvendig belysning

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

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

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

15. Indretning af chaufførpladsen og billetteringsareal

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

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

Der friholdes ud for chaufførpladsen et billetteringsareal.

17. Øvrige krav

Flag

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

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

Flagning sker efter Trafikselskabets anvisninger.

Affaldsspand

Der skal være en affaldsspand ved alle døre.

Avisholdere

Ønsker busselskabet at have avisholdere i busserne skal disse samt deres placering godkendes af Trafikselskabet.

18. Destinations- og linjenummerskilte

Generelt

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

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

Destinations- og linjenummerskilt skal monteres i bussens front. Skiltet monteres over forruden og skal i bredden være mindst 80% af bussens brede og minimum 250 mm højt.

Alle destinations- og linjenummerskilte skal kunne betjenes fra chaufførpladsen.

Glaspartier foran skilte skal være refleksfri.

Bilag 9.4 - Særlige krav til indretning af X Busser

Generelt om X Bus materiel

Udgangspunktet for nye X Bussers indretning og udstyr er trafiksekskabernes fælles busforskrifter, suppleret med elementer fra turistbussen, fx god plads til cykler og bagage under bussen, lavt støjniveau i kabinen, god siddekomfort og lignende.

Nedenstående krav erstatter eller supplerer de forskrifter der er indeholdt i de fælles forskrifter for ekspres/komfortbus. De supplerende forskrifter går forud.

1. Design & bemaling

Busser der kører faste vognløb på X Bus ruter skal være i et særligt X Bus design. Design og bemaling af X Busser skal udføres i overensstemmelse med designmanualen for X Bus konceptet. Denne kan rekvireres på Midttrafiks hjemmeside. Alle busser der kører X Bus kørsel skal overholde gældende retningslinjer for design og bemaling, med mindre andet er aftalt.

Busser med X Bus design kan benyttes til anden kørsel efter forudgående aftale med Midttrafik.

2. Interiør og møblering

Midttrafik stiller særlige krav til X Bussers interiør og møblering. I det følgende er angivet retningslinjer for interiør og møblering som skal opfyldes for at kunne indgå i X Bus konceptet.

Varme og ventilation

Bussen skal være udstyret med aircondition/klimaanlæg og individuelt justerbar ventilation.

Ruder

Bussen skal have tonede termoruder ruder og der skal være solafskærmning i form af rullegardiner.

Læselampe

Hver siddeplads skal være udstyret med læselampe.

Strømuttag

Ved hvert dobbeltsæde skal der være monteret strømuttag til bærbar pc og andre mobile enheder. Strømuttaget skal placeres så det er umiddelbart synligt for kunden evt. suppleret med skiltning.

PC-borde

Bussen skal være udstyret med minimum to pc-borde, som skal være udformet som vist i bilag 9.4.1. Der skal være mulighed for individuel vippefunktion af de fire enkelte del-borde på hvert pc-bord. Placering af borde og montering af mere end to borde aftales nærmere med Midttrafik.

Sæder

Sæder skal være af god kvalitet og afspejle ønsket om høj komfort i X Busserne, hvilket vil sige minimum "turistklasse" sæde fra den valgte producent.

I nedenstående er angivet minimumskrav til X Bussernes sæder.

Sæder skal være monteret med vippefunktion. Ryglænets grundlæggende position skal ligge mellem 18 og 23 grader. Indstillingsmuligheder for ryglænets vippefunktion skal være mindst 12 grader ud over den grundlæggende position. Den bagerste sæderække behøver dog ikke være med vippefunktion. Sæder mod midtergangen skal være monteret med armlæn der kan klappes bort mod midtergangen.

Højden på sædet skal ligge i intervallet 440-460 mm., målt fra overkanten af sædeforkant til siddepladsens gulv. Er højden større end 460 mm og/eller hældningen på sædet større end 65 mm., skal der monteres særskilt fodstøtte af hensyn til passagerer med lav kropshøjde.

Bredden på sædet skal være min. 430 mm. Ryggen skal have grundform (sidde- og nakkekurve), udviklet efter ergonomiske principper, der yder bedst mulig støtte af lænd, ryg og nakke, uanset kropsstørrelse. For at tilgodese forskellige kropsstørrelser bør grundformen være moderat og overgangen mellem sidde- og nakkekurven (knæpunktet) må ikke være placeret lavere end 500 mm., målt fra overkant af sædet.

Den indvendige rygflade skal være moderat skålformet. Skålen bør have form af en flad bue, der ikke overstiger en dybde på 80 mm., målt fra ryggens midterlinje i 200 mm's højde fra overkant af sædet.

Den indvendige rygflade skal være afrundet, og rygtykkelsen skal være mindst mulig under iagttagelse af foranstående komfortkrav.

Stolen skal være beklædt med stof af god kvalitet og i en farve, der følger forskrifterne i designmanualen.

Lift til kørestol

Busserne skal være forsynet med lift til en kørestol, inklusiv bruger. Liften kan være manuel eller motoriseret. Liftens flader skal være skridsikre i både våd og tør tilstand. Der skal være afkørselsstop på lift.

Perron

Perronen er beregnet til kørestolsplads, men ikke som udgangspunkt til stående. Midttrafik vil derfor pege på, at perronen kan bruges til siddepladser under forudsætning af, at disse sæder hurtigt kan slås væk, når der er behov for kørestolsplads. Når sæderne er slået op, skal perronen opfylde kravene om fri plads i længderetning på 1.300 mm og bredderetning på 900 mm.

Siddepladser i perronafsnit kan godkendes af Midttrafik som siddepladser, såfremt klapsæderne har samme siddekomfort som øvrige sæder. Ryglænet skal være skråtstillet, men behøver dog ikke at være vipbart. Sæderne behøver ikke at være

retvendte. Den konkrete løsning skal godkendes af Midttrafik før indsættelse af bussen.

Midtergang

Midtergangen skal som minimum være 450 mm.

Toilet

Alle X Busser skal være udstyret med toilet og håndvask. Toiletterne skal være tilgængelige for kunderne under hele rejsen. Er der tale om kortere ruter med "pendlerkarakter" kan afvigelse i forhold til toilet aftales med Midttrafik.

Holdestænger

Bussen indrettes uden holdestænger fra gulv til loft for at give så frit et udsyn som muligt.

Gulvtæpper

Bussen skal være udstyret med fastmonterede gulvtæpper

Stofbeklædning

Bussens indvendige sider skal beklædes med stof.

Affaldsbeholder

Ved hvert dobbeltsæde skal opsættes holdere til plasticposer til brug for affald.

Avisholdere

Der skal være opsat holdere til aviser, brochurer og køreplaner mv. Disse skal placeres ved perronen eller andet let tilgængeligt og synligt sted.

Stillezone

Der kan stilles krav eller option om stillezone i bussen. Såfremt dette er et krav eller en option, vil det fremgå af nøgleoplysninger om den udbudte kørsel. Stillezonen skal overholde de krav der stilles til en bus, der anvendes til erhvervsmæssig personbefordring. Skydedøren, og skillevæggen til stillezonen skal være gennemsigtig og skal kunne betjenes med en trykknop. Døren skal desuden have klemsikring og nødåbning. Stillezonen skal markeres med tydelig skrift på begge sider af skydedøren og der skal være piktogrammer som vist i Bilag 9.4.2. Bussen skal have adskilt varmeregulering i bussens forende og bagende. Stillezonen opsættes som anvist i bilag 9.4.2.

3. Øvrigt udstyr

Trådløst internet

Midttrafik stiller krav om trådløst internet i alle X Busser leveret af en af Midttrafik udpeget leverandør. Busselskabet skal påregne en engangsudgift på 10.000,- ekskl. moms (2010 priser) til køb og montering af udstyr. Derudover skal busselskabet påregne en månedlig udgift til mobil datatrafik på ca. 450,- ekskl. Moms. Alle

førnævnte udgifter afregnes direkte med leverandøren. Mobildata abonnementet skal leveres via den udpegede leverandør.

Infotainmentskærme

Midttrafik stiller krav om infotainment skærme i alle X Busser. Systemet leveres af en af Midttrafik udpeget leverandør. Skærmene installeres uden omkostninger for busselskabet, idet denne dog stiller bussen vederlagsfrit til rådighed i installationsperioden.

Leverandøren af det pågældende udstyr bibeholder ejendomsretten til udstyret og i tilfælde af bussen udtages af normal drift i mere end 15 hverdage er busselskabet forpligtiget til at kontakte leverandøren med henblik på evt. flytning af udstyr. Leverandøren kan med fordel inddrages før en eventuel ny bus er færdigmonteret.

Automater

Såfremt Midttrafik i fremtiden ønsker at installere automater til f.eks. mad og drikke i X Busserne er Midttrafik berettiget til dette og busselskabet er forpligtiget til at stille kontraktbussen vederlagsfrit til rådighed for en eventuel leverandør. Installationen vil ske under hensyn til den daglige drift og bussens fremtidige anvendelsesmuligheder.

Dankortterminal

Busselskabet skal for egen regning installere dankortterminaler i alle X Busser.

4. Øvrige særlige forhold

Reklamer

Midttrafik disponerer over alt indvendig som udvendig reklameplads og eventuelle indtægter tilfalder Midttrafik eller dennes samarbejdspartner. Busselskabet sørger uden beregning for opsætning af materiale på bussens sider, bagender og indvendigt i form af f.eks. hængeskilte, streamers eller og andre eventuelle reklamer udleveret af Midttrafik eller tredjepart godkendt af Midttrafik.

Mad- og drikkevarer

Der må i bussen ikke være opsat piktogrammer, der forbyder indtagelse af mad og drikkevarer.

Uddannelse

I det omfang der udbydes et særligt X Bus kursus eller lignende arrangement der har til formål at sikre den fornødne viden hos chaufførerne om X Bus konceptet, er busselskabet forpligtiget til for egen regning, at sende chauffører der kører X Bus kørsel på kursus. Busselskabet skal påregne 1 dag pr. fast chauffør pr. år.

Uniformering

Chauffører der kører X Bus skal bære synlig X Bus uniformering i form af slips og slipsenål til mænd, tørklæde til kvinder og evt. X Bus skulderstropper.

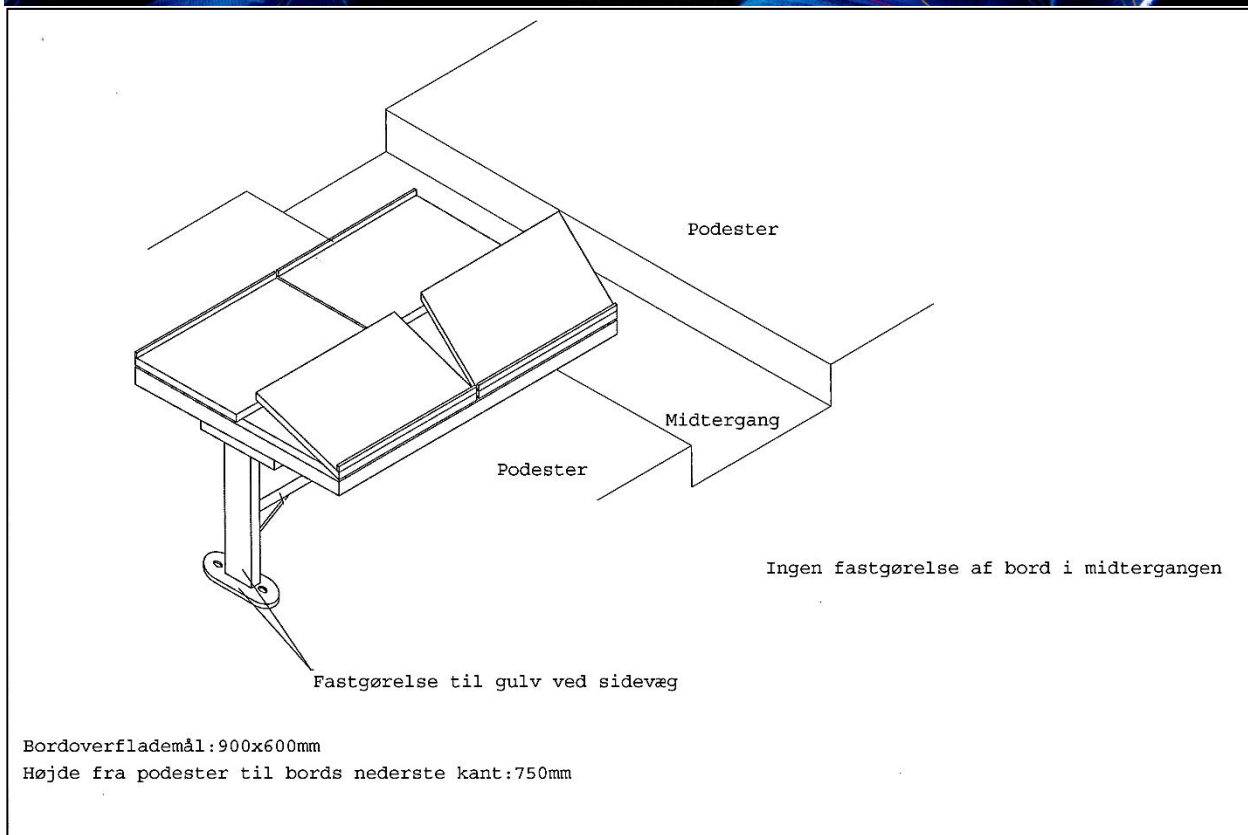
Korrespondancesikring

Busselskabet skal medvirke til at sikre korrespondancer ved at give information til korresponderende ruter og busterminaler i tilfælde af forsinkelser eller driftsforstyrrelser. En særlig X Bus telefonbog kan rekvireres hos Midttrafik, hvori alle relevante telefonnumre for busser fremgår.

Reservebusser – X Bus konceptet

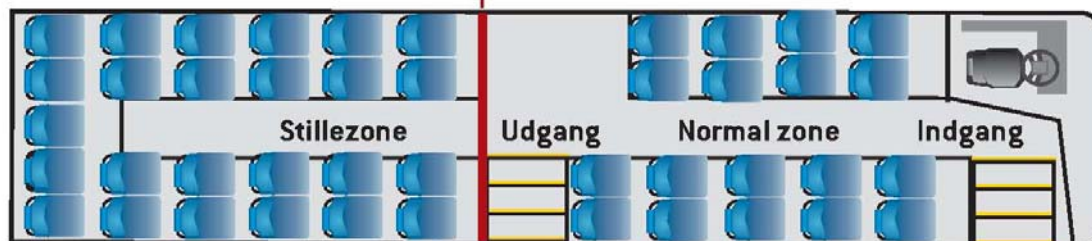
Reservebusser skal som udgangspunkt opfylde samtlige busforskrifter og krav, som er gældende for driftsbusser, medmindre andet fremgår af nøgleoplysningerne eller de enkelte pakkebeskrivelser.

Mindre betydende afvigelser kan accepteres, men alle afvigelser skal på forhånd godkendes af Midttrafik. Akut anvendelse af reservebusser (nedbrudsreserve), der ikke opfylder busforskrifterne eller andre krav, der gælder for driftsbusser, skal meddeles Midttrafik senest 60 minutter efter planlagt afgang.

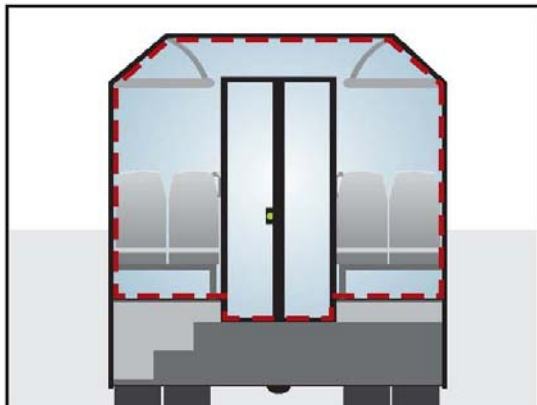
Bilag 9.4.1 Design af PC-bord

Bilag 9.4.2 Design af stillezone

Skillevæggen placeres her:
Den dækker i fuld højde/bredde



Tværsnit af bussen, set forfra:



Interiør, set bagfra



Døren kan enten være enkelt- eller dobbeltdør.
Den betjenes med trykknop.



Hvis der i udbuddet stilles krav til stillezone skal den udformes som vist her.

Bilag 9.5 - IT-udstyr i busserne

Generelle bestemmelser vedrørende IT-udstyr i busser

I dette afsnit er de generelle krav til plads af kommende IT-udstyr i busser beskrevet. I det efterfølgende afsnit 2 er de nærmere detaljer beskrevet.

Midttrafik har ret til at installere bl.a. følgende IT-udstyr:

- Computer (standard PC eller anden form for elektronisk installation, der kan sammenlignes med dette)
- Dataopsamlingsenhed
- Net- eller netværksudstyr til intern datakommunikation i bussen og som transmissionsforbindelse af elektronisk overførsel af data til central IT-installation hos Midttrafik eller dennes IT-leverandør
- Dataradio
- Positioneringsudstyr
- Display til passagerinformation
- Display til chaufførinformation
- Nye destinationsskilte
- Rejsekortudstyr, herunder kortlæsere med tilhørende sokkel, TCU, chaufførterminal samt printer

Udstyret betales, leveres og installeres af Midttrafik, medmindre andet aftales. Installationen kan blive foretaget af tredjepart, som er godkendt af Midttrafik.

Ved fabriksnye busser kan Midttrafik stille krav om, at dele af IT-udstyret (eksempelvis kabelveje) er installeret, inden kontraktkørslen begynder.

Såfremt busselskabet skifter bus eller lader andre busser uden IT-udstyr indgå i den/de ruter, hvor IT-udstyr kræves, afholder busselskabet selv udgiften til at skifte udstyret. Afmontering og installationen skal foretages af Midttrafik eller en leverandør/servicepartner, som er godkendt af Midttrafik.

Udgiften til vedligeholdelse af IT-udstyret, der er installeret i busselskabets busser, betales af Midttrafik. Midttrafiks vedligeholdelse af IT-udstyr gælder alene fejl og skader, der følger med ny-installation (ny software og hardware) og almindeligt slid. Skader på IT-udstyret efter tyveri, hærværk, brand, uagtsom omgang med IT-udstyret af busselskabet eller dets medarbejdere, betales af busselskabet.

Såfremt der opstår behov for yderligere installation i kørselsperioden, afholdes installationsudgifterne af Midttrafik.

Det IT-udstyr, der er stillet til rådighed, skal busselskabet levere tilbage til Midttrafik ved kørselsaftalens udløb. Udstyret skal leveres tilbage i funktionsdygtig og ubeskadiget stand, bortset fra almindelig slitage.

2. Teknisk specifikation

I dette afsnit er kravene til bussernes udformning nærmere beskrevet.

2.1. Fysisk installation

2.1.1. Skab til IT-udstyr

Fabriksnye busser skal indeholde et eller to skabe, hvor IT-udstyret skal placeres. Der skal være plads til følgende udstyr (dimensionerne er længde * højde * bredde og målene er i cm).

- Buscomputer (45 * 45 * 20).
- Switch.
- GPS-udstyr inkl. batteri.
- Eventuelt signalprioriteringsudstyr.
- Strømforsyning.

Skabet skal være placeret tæt ved chaufføren og være indrettet og placeret således, at der er let adgang og tilgang til skabet og indhold.

Ved benyttelse af to skabe skal der installeres strømforsyning i begge skabe.

Skabe skal være velventileret, forsynet med termostatstyret blæser og ind- og udblæsningshuller.

Medmindre andet på forhånd er godkendt af Midttrafik, skal IT-skabet udformes som en 19" rack med monteringsskinner i hver side. De øvrige indvendige dimensioner skal være 1.000 mm x 500 mm (h x d).

Hvis skabet deles i to, skal højden pr. skab være min. 500 mm. Krav til kabler, strømforsyning, elektriske signaler fra bussen og ventilation gælder for begge skabe.

I skabet skal forefindes en klemrække med std. spadestik) med fremføring og tydelig afmærkning af plus, stel og alle elektroniske signaler, monteret øverst på IT – skabets bagvæg indeholdende flg. signaler, afskærmede og kortslutningssikrede.

2.1.2. Strømforsyning

Der skal fremføres 2 elforsyningskabler til IT skabet. Det ene forsyningskabel skal være ført uden om bussens hovedafbryder. Kablet forsynes med en sikring på ca. 50 amp. Det andet kabel skal kobles på hovedafbryderen. Hvert forsyningskabel skal kunne tilkobles 6 monteringskabler. Der skal fremføres minuspol til IT Skabet.

Strømforsyningen fra bussen til IT-udstyret skal være på 24 volt. Spændingen må på intet tidspunkt overstige 32 volt. Busselskabet er ansvarligt for alle skader på IT-udstyr, der måtte opstå, hvis spændingen overstiger 32 volt.

Det må forventes, at det samlede strømforbrug for IT- og øvrigt udstyr samlet vil medføre en belastning på 40 Ampere. Når bussen ikke er i drift, forventes forbruget at være 5 Ampere.

2.1.3. Kabelveje

Fra IT-skabet skal der være kabelveje med en diameter på mindst 50 mm. Kablerne skal forbinde IT-udstyret i skabet med følgende:

- De enkelte døre i bussen (til billetmaskine/kortlæser, dørskilt, PTS-sensorer). Kabelvejen skal forefindes på begge sider af dørene, fra gulv til loft.
- Tag, udvendigt (til antenner).
- Tag, indvendigt. Kabelvejen skal gå fra bussens forende til bussens bagende (til kundeinformationskilte, linjenummerskilt bag og destinations- og linjenummerskilt foran).
- Undervogn, udvendigt (til eventuelle sensorer).
- EI-systemtavle.
- Instrumentpanel hos chauffør.

Såfremt busselskabet ønsker at benytte de samme kabelveje til brug af eget udstyr og der opstår pladsmangel i flere kabelveje, skal busselskabets installation enten fjernes, eller busselskabet skal afholde udgiften til en udvidelse eller installation af nye kabelveje.

Ved benyttelse af to IT-skabe skal der være kabelvej mellem disse. Kabelvejen skal være af en sådan dimension, at alle de nødvendige kabler kan forbindes til de to skabe.

2.1.4. Antenner

Der skal kunne installeres 3 UHF-antener og 2 GPS-antener. Der skal være kabeltilslutning til IT-udstyret i IT-skabet bestående af minimum 2 stk RG 58 coaxial kabler mellem skab og antenneplacering.

I bussens tag skal der findes tilstrækkeligt jordplan til antennerne, også ved montering på ikke-metal karrosseridele. Bussens tag skal endvidere være tilstrækkeligt solidt til montage af antennesoklen. Antenne og antennesokkel skal kunne tåle gennemkørsel i vaskehal.

2.1.5. Øvrigt udstyr

Busselskabet skal ved indkøb af busser sikre, at der er plads til installation af elektronisk billetteringsudstyr. Det forventes, at der skal monteres kortlæsningsenheder ved alle døre i bussen, som skal benyttes af passagerer. Ved dobbeltdøre skal det elektroniske billetteringsudstyr være placeret ved begge sider.

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

Der skal i bussen installeres mikrofon og pr. 10 passagerer en højttaler.

Der skal hos chaufføren i bussen forefindes en mobiltelefon eller samtaleradio.

2.2. Installation og afmontering

2.2.1. Installation

Midttrafik kan stille krav om, at busselskabet udpeger en ansvarlig, som skal være kontaktperson til Midttrafik vedrørende alle IT-relaterede spørgsmål hos busselskabet.

Midttrafik leverer det antal IT-udstyr til det antal busser, busselskabet er forpligtet til efter kontrakten. Dette gælder både busser i drift og kontraktlig forpligtede reservebusser. Såfremt busselskabet finder det hensigtsmæssigt at have flere reservebusser end angivet i kontrakten, afholder busselskabet selv udgiften til installation af IT-udstyr. Installationen foretages altid af en af Midttrafik godkendt montør.

2.2.2. Afmontering

Ved afmontering af udstyr efter kontraktophør skal busserne stilles vederlagsfrit til rådighed for Midttrafik til afmontering af IT-udstyr.

2.3. Drift af IT-udstyret

Busselskabet er ansvarlig for IT-udstyret på samme måde, som busselskabet er ansvarligt over for øvrigt udstyr, der lånes af trafiksselskaber, eksempelvis billetmaskiner og klippekortautomater. Ved konstatering af fejl med IT-udstyret skal den ansvarlige omgående melde dette til Midttrafik.

For ruter eller vognløb, hvor der er obligatorisk på- og aflogning, hvor Midttrafik har udlånt IT-udstyr til busselskabet til registrering af dette, har Midttrafik ret til at betragte ture, hvor der ikke er logget på eller ikke er logget korrekt på, som udgæede ture.

Ved reparation af IT-udstyr afholdes udgiften af Midttrafik, medmindre reparationen skyldes busselskabets medarbejders u hensigtsmæssige brug af IT-udstyret, hærværk, tyveri, brand m.v.

Busselskabet har pligt til at stille fejlmeldte busser frit til rådighed for reparation i tidsrummet 9-15 på alle hverdage. Tidspunktet aftales med Midttrafik eller dennes servicepartner. Såfremt reparationstidspunktet ikke overholdes fra busselskabets side, afholder busselskabet de eventuelle ekstra omkostninger.

2.4. Øvrige bestemmelser

2.4.1. Dataindsamlingsret

Midttrafik har ret til at benytte IT-udstyret til at indsamle busselskabsspecifikke oplysninger, men der kan træffes aftale om, at data ikke videregives til andre.

2.4.2. Erstatningsansvar

Busselskabet er erstatningsansvarligt for alt Midttrafiks IT-udstyr, der er installeret i busserne.

Ved installation af nyt udstyr efter kontraktindgåelse kan der træffes særskilt aftale om forsikringsdækning af dette udstyr.

Bilag 9.5.1 - Rejsekortet – beskrivelse og forpligtelser

Midttrafik billetsystem, Rejsekortet indeholder dels kontaktløse chipkort, dels et system til kontantbillettering. Udstyr til kontantbillet erstatter det eksisterende udstyr, inkl. klippekortsmaskiner, efter en overgang, hvor begge løsninger anvendes.

Rejsekortudstyret indføres i to forskellige versioner. Dels den fulde version, som primært installeres i busser, som udfører kørsel, hvor der er et betydeligt antal kunder. Dels i en mindre udgave – "Check in mini" – som kan installeres i mindre busser og i busser, som udfører kørsel på ruter med mindre kundegrundlag.

Hvilken af de to typer rejsekortudstyr, der installeres i bussen, aftales særskilt mellem Midttrafik og busselskabet.

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

Installation af rejsekortudstyr i busserne – fuld version

Midttrafik er ansvarlig for den komplette installation. Busselskabet forpligter til sig til at samarbejde.

Midttrafik leverer komponenter (kortlæsere med tilhørende sokkel, TCU, chaufførterminal samt printer) samt nødvendigt dokumentationsmateriale. De leverede komponenter forbliver Midttrafiks ejendom.

Fabriksnye busser skal være præinstalleret for rejsekort fra fabrikken. Det omfatter al kabling og installation af monteringsmateriel af hensyn til rejsekort. Ikke-fabriksnye busser, som indsættes ved kontraktstart eller i forbindelse med busudskiftning, skal også være præinstalleret for rejsekort. Alle busser skal efterfølgende have selve rejsekortudstyret monteret. Standardmanual for præinstallation rekvireres fra Midttrafik, som skal godkende et designoplæg for udstyrsplacering i busserne.

For hver bustype skal busselskabet medvirke til afklaring af spørgsmål og beslutning om den præcise placering af udstyr, kabelføring og andre spørgsmål vedrørende installationen. Som udgangspunkt installeres Rejsekortudstyret efter leverandørens standarder. Inden idriftsættelse skal hver enkelt bus godkendes af Midttrafik. Busselskabet skal stille busserne til rådighed for eventuel test.

Cirka 3 måneder før opstart af nyt installationsområde, udarbejdes et oplæg til installationsplan. Alle busselskaberne vil blive indbudt til et installationsopstartsmøde forud for hver nyt installationsområde. På installationsopstartsmøder gennemgås oplægget til installationsplanen og rækkefølgen for installation i busserne aftales med busselskaberne.

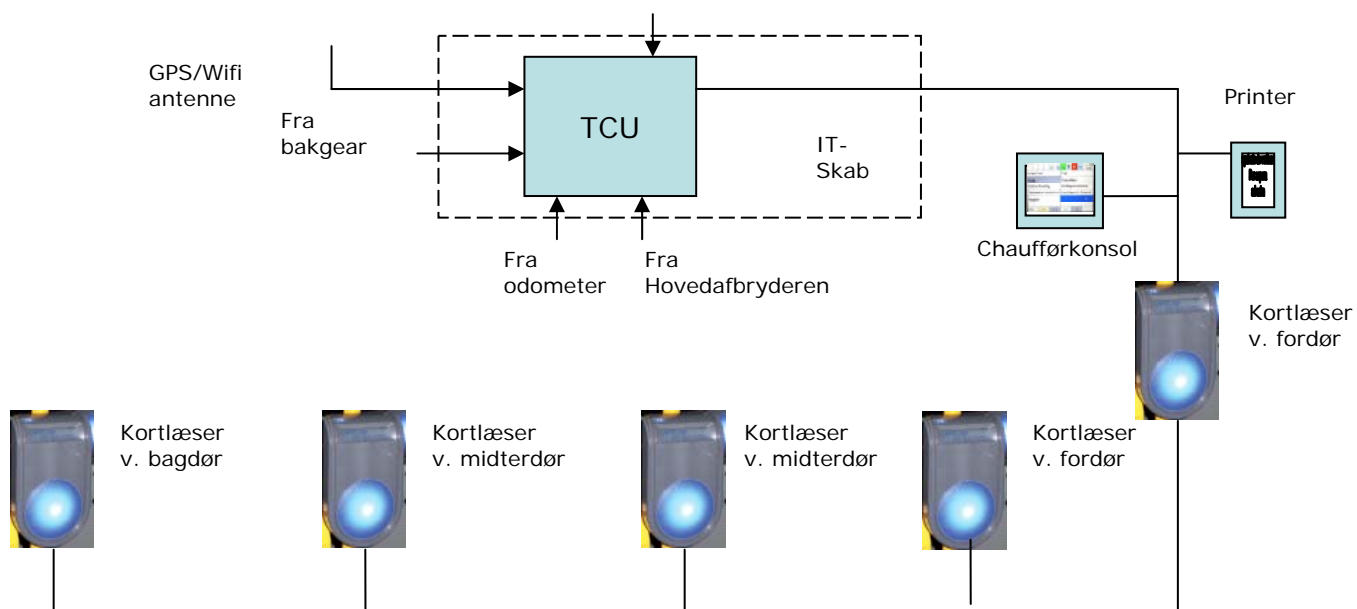
Der bliver installeret følgende udstyr i bussen:

- Kortlæsere – som udgangspunkt 1 stk. ved enkeltdør og 2 stk. ved dobbeltdøre.

- Møntbord
- Chaufførkonsol, monteret på møntbord (berøringsfølsom skærm til chaufførens betjening af rejsekort)
- Printer, monteres på møntbord eller ved fordøren (til udskrift af kontantbilletter og til udskrift af opgørelser til chaufføren). Kunderne skal selv kunne tage billetten fra printeren (se eksempel nedenfor)
- Rejsekortenhed (TCU placeret i IT-skab). TCU enheden er en central dedikeret computerenhed for systemet
- Kombineret WLAN/GPS antenne (placeret på bussens tag)

Principdiagram for rejsekortudstyret i bussen

Eksemplet viser en bybus med dørkombination (2-2-1). De viste ledningsforbindelser er kun principielle og er ikke elektrisk korrekte



I forbindelse med installation af rejsekortudstyr i bussen, skal bussen stilles til rådighed til installation i én dag, fra kl. 7:00. Midttrafik anviser installationssted.

Busselskabet skal 3 uger forinden den aftale dato for installation levere oplysninger om bussens type, alder, dørkombination, internt busnummer med mere til Midttrafik. Dette gøres ved fornyet indsendelse af busoplysningseskema eller tilsvarende

Hvis en bus udebliver fra installationen uden gyldig grund, og såfremt busselskabet ikke kan rekvirere en anden bus indenfor rimelig tid, kan busselskabets blive pålagt at dække Midttrafiks omkostninger forbundet ved udeblivelsen ud fra kontraktens bordsbestemmelser, jf. 30, stk. 2.

Installation af rejsekortudstyr i busserne – Check in mini

Midttrafik er ansvarlig for installationen. Busselskabet forpligter til sig til at samarbejde.

Midttrafik leverer komponenter (håndholdt computer, printerenhed samt en bluetooth kortlæser) samt nødvendigt dokumentationsmateriale. Den håndholdte computer placeres/monteres i den integrerede printerenhed. De leverede komponenter forbliver Midttrafiks ejendom.

For hver bustype skal busselskabet medvirke til afklaring af spørgsmål om den præcise placering af udstyr, kabelføring og andre spørgsmål vedrørende installationen. Som udgangspunkt installeres Rejsekortudstyret efter leverandørens standarder. Inden idriftsættelse skal hver enkelt bus godkendes af Midttrafik. Busselskabet skal stille busserne til rådighed for denne test.

Check in mini udstyret skal forsynes med 12 Volt. Leverer bussen andet end 12 Volt, skal placering af transformator muliggøres.

Der bliver installeret følgende udstyr i bussen:

- Møntbord
- Håndholdt computer, som placeres/monteres i en printerenhed
- Printerenhed, monteret på møntbord ved indgangsdøren (til udskrift af kontantbilletter og til udskrift af opgørelser til chaufføren)
- En bluetooth kortlæser, som fastmonteres sammen med den håndholdte computer og printerenheden

I forbindelse med installation af rejsekort Check in mini udstyr i bussen skal bussen stilles til rådighed til installation. Installationen vil foregå inden for tidsrummet 7:00 til 17:00. Midttrafik anviser installationssted.

Busselskabet skal 3 uger forinden den aftale dato for installation levere oplysninger om bussens type, alder, dørkombination, internt busnummer med mere til Midttrafik. Dette gøres ved fornyet indsendelse af busoplysningskema, eller tilsvarende.

Hvis en bus udebliver fra installationen uden gyldig grund, og såfremt busselskabet ikke kan rekvirere en anden bus indenfor rimelig tid, kan busselskabets blive pålagt at dække Midttrafiks omkostninger forbundet ved udeblivelsen ud fra kontraktens bordsbestemmelser, jf. 30, stk. 2.

Installation af WLAN på garageanlæg

Der skal installeres kommunikationsudstyr (WLAN) på nogle garageanlæg, tankanlæg, busterminaler, stationer, mv. WLAN skal bruges til at overføre data mellem rejsekort i busser og det centrale rejsekortsystem. Til dette etableres en selvstændig internetforbindelse. Midttrafik står for etablering og drift af denne forbindelse.

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

Der etableres forbindelse gennem Midttrafiks/Rejsekortets netværk for udtræk af rapporter vedrørende chaufførers salg og for administration (oprettelse, nedlæggelse, etc.) af chauffører i rejsekort. Omkostninger til Rejsekort-WLAN betales af Midttrafik. Busselskabet skal have en fungerende internetforbindelse på stedet, som busselskabet selv finansierer.

Omkostninger nødvendiggjort af flytning/nedlæggelse eller ombygning af garageanlæg betales af busselskabet. Normal drift skal altid kunne opretholdes.

Undervisning af chauffører og andet personale

Uddannelse i brug af den fulde løsning

Busselskabet skal stille alle chauffører samt et passende antal driftspersonale (fx trafikvagt) til rådighed for uddannelse i rejsekortsystemet.

Midttrafik står for den overordnede planlægning af kurserne på udvalgte uddannelsesinstitutioner. Tidsplan for afholdelse af kurser laves i samarbejde med busselskabet. Uddannelsen skal ligge så tæt på indførelsen af Rejsekortet som muligt. Midttrafik leverer uddannelsesmateriale og udstyr til instruktion og øvelse i betjening af rejsekort.

Uddannelsesforløb pr. chauffør er en arbejdsdag. Driftspersonalet skal ligeledes deltage i en dag med chaufføruddannelse, samt få instruktion af Midttrafik omkring betjening og fejlmelding af rejsekortudstyret, således at de kan instruere nye chauffører i betjening og fejlmelding, af rejsekort, samt rådgive de chauffører, som har brug for ekstra rådgivning efter uddannelsen i rejsekortsystemet.

Busselskabet har ansvaret for den daglige support af chauffører. Busselskabet har ansvaret for, at samtlige chauffører og driftspersonalet til stadighed er tilstrækkeligt uddannede i betjening og fejlmelding af rejsekort og er forpligtet til at sikre, at de har tilstrækkelig viden om rejsekortsystemet i samarbejde med Midttrafik.

Uddannelse i brug af Check in mini

Busselskabet skal stille minimum en chauffør/driftspersonale (fx trafikvagt) til rådighed for instruktion i rejsekortsystemet. Denne person instruerer efterfølgende chauffører/driftspersonale hos busselskabet i brugen af rejsekortudstyr.

Midttrafik står for den overordnede planlægning af kurset. Tidsplan for afholdelse af kurser bliver lavet i samarbejde med busselskabet. Uddannelsesforløb pr. person er en halv arbejdsdag.

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

Drift

Daglig drift

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

Under kørslen skal chauffører sikre, at rejsekortsystemet fungerer efter hensigten ved at logge ind, vælge rute og tur og efter endt vagt foretage aflogging/chaufførskift. Se bodsbestemmelser i § 30, stk. 2 for manglende af- og pålogging af rejsekortudstyr.

Chaufførerne skal anvende systemet til kontantbilletsalg og i det hele taget betjene udstyret efter de retningslinjer, der fremgår af Midttrafiks chaufførhåndbog.

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

Busselskabet skal via systemets brugeradministration sikre, at alle chauffører/øvrigt personale er oprettet i systemet og tildelt log-on id og pin-kode. Midlertidige chauffører kan i en given situation tildeles et "vikar-id/kode", men brugen af dette skal begrænses og være af kortest mulig varighed.

Ændring af ruter

Ved utilsigtede ruteændringer kan det være nødvendigt at foretage manuel korrektion på chaufførkonsollen, således at der foregår korrekt billettering.

Med mindre andet er aftalt med Midttrafik, skal busselskabet sikre, at alle busser i drift dagligt synkroniserer og udveksler data med Back-office. Hvis en bus tages ud af drift på grund af fejl ved bussen, skal det sikres, at data fra TCU, kortlæsere, håndholdt computer m.m. overføres til Back-office samme dag, selvom bussen ikke kan bringes til garagen og dermed til normal synkronisering.

Fejlmelding og reparation af rejsekortudstyr

Alt rejsekortudstyr reparerer af Rejsekortets leverandør eller af et af denne udpeget firma. Busselskabet skal straks fejlmelde udstyr, når fejl opdages/indikeres. Fejlmelding skal foretages som anvist af Midttrafik. Inden Rejsekortets ibrugtagen fremsender Midttrafik detaljerede instrukser for fejlretningsprocedurer, vedligehold også videre.

Busselskabet udfører 1. line service på kortlæserne og printere, dvs. udskifter disse ved erkendt fejl. Ligeledes skal busselskabet afhjælpe mindre fejl, fx fjerne papir, der sidder fast i printeren. Udskiftningen af udstyr skal ske snarest muligt efter fejlmeldingen fra bussen. Denne udskiftning kan finde sted med bussen i normal drift, f.eks. ved næste endestation.

Hvis rejsekortudstyret i bussen på grund af fejl i udstyret ikke længere kan anvendes efter hensigten, det vil sige til korrekt billettering, skal bussen hurtigst muligt tages ud af drift og erstattes af en anden.

Medmindre andet aftales har busselskabet pligt til at stille fejlmeldte busser omkostningsfrit til rådighed for reparation i tre sammenhængende timer, mellem kl. 6.00-21.00. Tidspunktet og sted for reparation, der aftales med Midttrafiks servicepartner, skal almindeligvis være på arbejdsdagen efter fejlmeldingen og senest på anden dagen efter fejlmeldingen. Overholder busselskabet ikke aftalte reparationstidspunkter, betaler busselskabet Midttrafiks ekstraomkostninger. Reparationen skal ske ved et WLAN.

Busselskabet skal opretholde et sikret reservedelslager med relevante komponenter til 1. line service, primært kortlæsere. Dette lager skal være tilgængeligt for afhentning og aflevering af fejlramte/reparerede komponenter. Omfanget af tilgængeligheden aftales særskilt. Rejsekortleverandøren leverer det nødvendige antal komponenter til at opretholde et tilstrækkeligt lager.

Busselskabet har ansvaret for det rejsekortudstyr, der er i hans varetægt, i såvel busser som reservedelslager. Busselskabet kan blive gjort erstatningsansvarlig ved manglende vedligeholdelse af rejsekortudstyret

Hærværk og fejlbetjening

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

Ændringer af materiel

Omkostninger i forbindelse med flytning eller ændring af rejsekortudstyr i busserne eller mellem busser, afholdes af busselskabet, såfremt dette sker i sammenhæng med

kontraktstart/slut eller busudskiftning i kontraktperioden. Kræver Midttrafik en flytning af udstyret, afholder Midttrafik udgifterne hertil.

Kontraktophør

Umiddelbart efter kontraktophør skal rejsekortudstyret afmonteres og afleveres til Midttrafik. Dette skal ske efter aftale med Midttrafik. Der er tale om de udstyrselementer, der oprindeligt er leveret af Midttrafik. Dette gælder tillige komponenter på reservedelslagre, diverse dokumentation, undervisningsmateriel og øvrigt materiale relateret til Rejsekortet.

Bilag 9.5.2 – Trådløst internet til kunderne

Busselskabet skal selv stå for indkøb, drift og vedligehold af udstyr, samt levering af trådløst Internet til kunderne.

Den trådløse forbindelse skal leveres som 3G eller 4G. Ved introduktion af nyere generationer, skal busselskabet være i stand til at levere dette uden ekstra omkostninger.

Midttrafik bestemmer, hvilken hjemmeside internettet åbnes i; som udgangspunkt www.midttrafik.dk. Dette kan løbende ændres. Midttrafik leverer logon design.

Der kræves, at kunderne ikke skal registrere sine personlige oplysninger, før der gives adgang til Internettet. Dog har busselskabet ansvaret for at følge bekendtgørelse nr. 988 af 28/9/2006 (logningsbekendtgørelsen) eller senere bekendtgørelser, der erstatter denne.

Bilag 9.5.3 – Realtidsudstyr

Midttrafik ønsker at implementere realtid i alle kontraktbusser i trafikskabets område. I det følgende beskrives de væsentligste forhold omkring installation, drift og afvikling af realtidsudstyret.

Installation af realtidsudstyr i busserne

Midttrafik er ansvarlig for installation af udstyr. Busselskabet forpligter sig til at samarbejde. Midttrafik leverer komponenter (buscomputer, chaufførkonsol med mere) til installation i bussen. De leverede komponenter forbliver Midttrafiks ejendom.

I forbindelse med installation af realtidsudstyr i bussen, skal bussen stilles til rådighed til installation i en halv dag. Installationssted aftales med busselskabet. Som udgangspunkt installeres realtidsudstyret efter leverandørens standarder. Hvis en bus udebliver fra installationen uden gyldig grund, og såfremt busselskabet ikke kan rekvirere en anden bus indenfor rimelig tid, kan busselskabets blive pålagt at dække Midttrafiks omkostninger ud fra fælleskontraktens bestemmelser.

Undervisning af chauffører og andet personale

Busselskabet skal stille minimum én chauffør/driftspersonale til rådighed for instruktion i betjening af realtidssystemet. Denne person instruerer efterfølgende øvrigt personale hos busselskabet. Midttrafik står for planlægning af kurset. Afholdelse af kurser laves i samarbejde med busselskabet. Busselskabet har ansvaret for den daglige support af chauffører. Busselskabet har ansvaret for, at samtlige chauffører og driftspersonalet til stadighed er tilstrækkeligt uddannede i betjening og fejlmelding af realtidsudstyret og er forpligtet til at sikre, at de har tilstrækkelig viden om realtidssystemet i samarbejde med Midttrafik.

Daglig drift

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

Før hver turs begyndelse skal chauffører sikre, at realtidssystemet fungerer efter hensigten ved at logge på efter Midttrafiks anvisninger. Se bodsbestemmelser i § 30, stk. 2 for manglende af- og pålogning af realtidsudstyr.

Fejlmelding og reparation af realtidsudstyr

Alt realtidsudstyr repareres af Midttrafiks leverandør eller af et af Midttrafik udpeget firma. Busselskabet skal straks fejlmelde udstyr, når fejl opdages/indikeres. Fejlmelding skal foretages som anvist af Midttrafik.

Busselskabet udfører 1. line service udstyret, dvs. udskifter enkelte komponenter ved erkendt fejl. Udskiftningen af udstyr skal ske snarest muligt efter fejlmelding. Denne udskiftning kan finde sted med bussen i normal drift, f.eks. ved næste endestation.

Ved større reparationer har busselskabet pligt til at stille busser omkostningsfrit til rådighed i tre sammenhængende timer, mellem kl. 6.00-21.00. Tidspunktet og sted for reparation, der aftales med Midttrafik. Overholder busselskabet ikke aftalte reparationstidspunkter, betaler busselskabet Midttrafiks ekstraomkostninger.

Busselskabet opretholder et reservedelslager med relevante komponenter til 1. line service. Dette lager skal være tilgængeligt for afhentning og aflevering af fejlramte/reparerede komponenter. Omfanget af tilgængeligheden aftales særskilt.

Busselskabet har ansvaret for det realtidsudstyr, der er i selskabets varetægt, i såvel busser som reservedelslager. Busselskabet kan blive gjort erstatningsansvarligt ved manglende vedligeholdelse. Omkostninger til reparation pga. brand, hærværk, tyveri og fejlbetjening dækkes af busselskabet.

Ændringer af materiel

Omkostninger i forbindelse med flytning eller ændring af realtidsudstyr i busserne eller mellem busser, afholdes af busselskabet, såfremt dette sker i sammenhæng med kontraktstart/slut eller busudskiftning i kontraktperioden. Kræver Midttrafik en flytning af udstyret, afholder Midttrafik udgifterne hertil.

Kontraktophør

Umiddelbart efter kontraktophør skal realtidsudstyret afmonteres og afleveres til Midttrafik. Dette skal ske efter aftale med Midttrafik. Der er tale om de udstyrselementer, der oprindeligt er leveret af Midttrafik. Dette gælder tillige komponenter på reservedelslagre, diverse dokumentation, undervisningsmateriel og øvrigt materiale relateret til realtidsudstyret.

Bilag 9.5.4 – Overvågningsudstyr

Videoovervågning

Alle Midttrafiks busser skal være videoovervåget.

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

Der skal som minimum sikres digital lagring af billedmaterialet i 120 timer. Kvaliteten af billeddata skal være med en opløsning, der sikrer tydelig visuel genkendelse af personer eller hændelser.

Data kan alene videregives til relevante myndigheder eller Midttrafik, såfremt dette ikke strider mod gældende lovgivning. Videoovervågning i Midttrafiks busser skal skiltes med piktogrammer, jf. Midttrafiks designmanual.

Busselskabet er dataansvarligt i henhold til persondataloven. Det er busselskabets ansvar, at anvendelsen af udstyret samt den efterfølgende behandling, opbevaring, videregivelse m.v. af data sker i overensstemmelse med gældende lovgivning, herunder at kravene i persondataloven, tv-overvågningsloven, straffeloven og anden relevant lovgivning.

Lydoptagelse

Alle Midttrafiks busser skal have installeret udstyr, der giver mulighed for at optage lyd ved chaufførpladsen.

Lyddata skal være af en sådan kvalitet, at samtaler med chaufføren tydeligt kan høres. Apparatet skal kunne aktiveres manuelt, og der må således ikke ske kontinuerlig optagelse af lyd. Der skal som minimum sikres digital lagring af optaget lydmateriale i 120 timer.

Data kan alene videregives til relevante myndigheder eller Midttrafik, såfremt dette ikke strider mod gældende lovgivning. Lydoptagelse i Midttrafiks busser skal skiltes med piktogrammer, jf. Midttrafiks designmanual.

Busselskabet er dataansvarligt i henhold til persondataloven. Det er busselskabets ansvar, at anvendelsen af udstyret samt den efterfølgende behandling, opbevaring, videregivelse m.v. af lyddata sker i overensstemmelse med gældende lovgivning, herunder at kravene i persondataloven, straffeloven og anden relevant lovgivning.

Bilag 9.6 – Design, information og reklamer

Midttrafiks gældende designmanual skal som udgangspunktet altid følges.

Ved indsættelse af ny bus skal den til enhver tid gældende designmanual følges.

Ændrer Midttrafik kravene i designmanualen på områder, som giver øgede udgifter til busselskabet midt i en kontraktperiode, kan Midttrafik kun mod betaling af de dermed forbundne omkostninger kræve, at allerede anskaffede busser ændres i overensstemmelse med den nye designmanual.

Den gældende designmanual kan altid findes på Midttrafiks hjemmeside, www.midttrafik.dk, under extranettet for busselskaber og vognmænd, eller den kan rekvireres ved henvendelse til kommunikation@midttrafik.dk

1. Farve, påskrifter og bomærker m.v.

Farve

Midttrafiks krav med hensyn til busfarve fremgår af skemaet "Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel".

I Midttrafiks busdesign manual fremgår krav til farvekoder til by- og landevejsbusser samt til placering og størrelse af Midttrafik logoer og busselskabets firmanavn/logo. Bussen skal påføres busselskabets firmanavn/logo.

For mindre delkomponenter kan der dog tillades afvigelser, hvis farveholdning udføres som sort, aluminium og/eller krom.

Håndstænger i bybusser skal være gule.

Påskrifter

Påskrifter udføres så vidt muligt som piktogrammer.

Udvendige påskrifter:

På begge sider af midterdør/bagdør anbringes: "Ingen indstigning" i øjenhøjde og med let læselig skrift (Helvetica medium) eller som piktogram. På et iøjnefaldende sted anbringes ved forreste fordør: "Billetter" og ved bageste fordør: "Kort".

Ud for døren anbringes piktogrammer, der angiver, at kørestole kan medtages, og at bussen har forbeholdte pladser.

Indvendige påskrifter:

På et iøjnefaldende sted anbringes piktogrammer om forbud mod indtagelse af is, mad og drikkevarer. Piktogrammer, der angiver rygeforbud, placeres synligt 3 steder i bussen, et forrest, et midt i og et bagerst i bussen.

Ved klapsæder i kørestolsområder opsættes skilt med teksten: "Overlad venligst denne plads til en kørestolsbruger".

Med piktogram angives endvidere kørestolspladser og forbeholdte pladser.

2. Køreplan- og informationsholdere

Holdere til Midttrafiks køreplaner og informationsfoldere placeres med minimum 3 stk. forrest i bussen og 3 stk. midt i bussen, så de er nemme at se og komme til for kunderne.

3. Information og reklamepladser

Busselskabet råder over:

På de blå landevejsbusser råder busselskabet over følgende reklamepladser:

Udvendigt: Et stk. ramme på bussens bagende under bagruden.

Indvendigt: Hængeskilte, på nær de fire hængeskilte, som Midttrafik råder over.

På de gule bybusser råder busselskabet over følgende reklamepladser:

Udvendigt: Buslangsider i standardformater.

Busbagenden under bagruden.

Indvendigt: Hængeskilte, på nær de fire hængeskilte, som Midttrafik råder over.

På X Busser må busselskabet ikke selv lave aftaler om reklamer:

Udvendigt: Der skal være ledig plads til reklame på bussens bagende. Den ledige plads skal minimum være 150 cm bred og 54 cm høj.

- Der må ikke anvendes totalreklame.
- Reklamerne må hverken helt eller delvist dække for ruderne.
- Busselskabets eget navn og bomærke må ikke fungere som reklame. Det betyder, at busselskabets navn og bomærke kun må påføres efter de krav der er beskrevet i designmanualen.
- Der må ikke installeres infotainmentudstyr med reklame i busserne, dog undtaget særlige bestemmelser for X Busser, jf. bilag 9.4.

Midttrafik råder over:

- Fire pladser til hængeskilte, to i bussens forreste halvdel og to i bussens bagerste halvdel. Pladserne skal forsynes med klemmer.

- Plakattramme bag førerplads til opsætning af plakat. De indvendige mål skal for bybusser minimum være (hxb) 600x500 mm og for landevejsbusser (hxb) 700x500 mm.
- En plads til "streamer" i bagruden (hxb) 300x1200 mm. I busser uden bagrude: I højde svarende til bagruden. Der kan ikke sælges yderligere reklameplads i bagruden.
- I X Busser: En udvendig ramme til reklamer på bussens bagende med minimumsmålene 150 cm bred og 54 cm høj.

Bilag 10 - Chaufføruniformering

Chaufføren skal være uniformeret ved al kørsel for Midttrafik. Chaufføren skal altid fremtræde præsentabel og velsoigneret.

Den enkelte beklædningsdel skal være ensfarvet og mørk, f.eks. mørkegrå, sort eller marineblå. Undtaget er skjorter, der også kan være i lyse farver, f.eks. hvid, lyseblå eller -grå. Mandlige chauffører må bære slips, og kvindelige chauffører må bære halstørklæde eller slips. Bukser (eller, for kvindelige chauffører eventuel nederdel) må maksimalt have to side- og to baglommer. Korte bukser skal nå til knæ, dog må knæ være friholdt. Uniformen må ikke være beskidt, hullet eller mærkbart slidt.

Chaufføren må bruge busselskabets uniformskasket, men ikke privat hovedbeklædning. Træningsbukser og lyse træningssko, lyse træsko, lyse sandaler o.l. må ikke anvendes.

Busselskabets logo må kun fremgå i ét sted på hver beklædningsdel og maksimalt i størrelsen 3,5 cm høj og 15 cm bred. Centreret på venstre bryst placeres et skilt med "Midttrafik" logo. Skiltet rekvireres hos Midttrafik.

Midttrafik kan til enhver tid stille krav om, at busselskabet skal have et uniformsregulativ, der skal godkendes af Midttrafik. Midttrafik kan kræve at uniformsregulativet skal være godkendt før kontraktstart. Busselskabet har pligt til at sikre sig, at chaufføren til enhver tid er iført beklædning, der lever op til busselskabets uniformsregulativ. Udgifter til anskaffelse af uniform afholdes af busselskabet.

Bilag 11 - Kvalitetssikring

Kvalitetssikring skal sørge for, at busselskabet overholder de kvalitetskrav, der fremgår af kontrakten og sikre, at kunderne får præcis den service, Midttrafik ønsker.

Information om kvaliteten fås gennem indberetning fra busselskabet, stikprøvekontroller, henvendelser fra kunder, evt. mystery shopping og undersøgelser af kundernes tilfredshed.

Midttrafik arbejder for, at kvalitetssikringen foregår i tæt dialog med busselskabet ud fra gensidig respekt og fælles interesse i at give kunderne så god en service som mulig. Den nærmere tilrettelæggelse af kvalitetsopfølgningen vil derfor ske i et tæt samarbejde mellem Midttrafik, busselskabet og chaufførerne.

1. Kvalitetsudvalg

Midttrafik har et kvalitetsudvalg, som består af ledelses- og chaufførrepræsentanter for et udvalg af de busselskaber, som kører for Midttrafik. Udvalget mødes 2 gange årligt, hvor medlemmerne kommer med input til Midttrafiks opgaver, f.eks. markedsføring, information, rejsegaranti, kvalitet mv.

Chaufførrepræsentanter, der udpeges til kvalitetsudvalget, skal have arbejdsfrihed til at deltage. Midttrafik afholder udgifterne, der er forbundet hermed.

2. Indberetning om driftens udførelse

Busselskabet har ansvaret for, at de kvalitetskrav, der er stillet til udførelsen af den daglige drift, overholdes.

Busselskabet skal til enhver tid følge den af Midttrafik fastlagte indberetningsmåde. Chaufførerne skal forstå, hvorfor der skal indberettes, hvad der skal indberettes, og hvor der skal indberettes til. Busselskabet skal på nuværende tidspunkt indberette driftsforstyrrelser på nedenstående måde:

Hverdage:

I tidsrummet mellem kl. 09.00 – 15.00 skal busselskabet indberette driftsforstyrrelser direkte i Midttrafiks webbaserede driftsforstyrrelses-database.

I tidsrummet mellem kl. 05.00 – 09.00 samt mellem kl. 15.00 – 23.00 skal busselskabet indberette driftsforstyrrelser direkte i Midttrafiks webbaserede driftsforstyrrelsesdatabase eller til Businfo pr. telefon.

I tidsrummet mellem kl. kl. 23.00 – 05.00 skal busselskabet indberette driftsforstyrrelser direkte i Midttrafiks webbaserede driftsforstyrrelses-database.

Lørdag, søndag og helligdage:

I tidsrummet mellem 07.00 – 23.00 skal busselskabet indberette driftsforstyrrelser i Midttrafiks webbaserede driftsforstyrrelsessystem eller til Businfo pr. telefon.

I tidsrummet mellem kl. 23.00 – 07.00 skal busselskabet indberette driftsforstyrrelser direkte i Midttrafiks webbaserede driftsforstyrrelses-database.

Følgende driftsforstyrrelser skal indberettes:

- Indstilling af kørsel
Senest 10 minutter efter kørslen er indstillet.
- Udgået tur
Senest 10 minutter efter turens planmæssige afgangstidspunkt.
- Forsinkelse
Straks hvis forsinkelsen er på 15 minutter eller derover.
- Korrespondancesvigt
Senest 10 minutter efter.
- Forbikørte passagerer
Senest dagen efter forbikørslen
- Herudover skal busselskabet indberette andre relevante driftsforstyrrelser.

3. Observationer

Midttrafiks kontrollører kontrollerer via stikprøver kvaliteten på en række af de områder, der er fastlagt i kontrakten. Busselskabet skal medvirke til et positivt samarbejde mellem kontrollører og busselskabets personale.

4. Kvalitets- og uddannelseskra

Midttrafik lægger vægt på, at busselskabet sikrer, at alle chauffører kører kundevenligt, optræder venligt og imødekommende over for kunderne, er velsoignerede og kan tale, læse og forstå dansk.

Chaufførerne skal til enhver tid billettere korrekt og have kendskab til Midttrafiks takstsystem og rejseregler. Chaufførerne skal kende det overordnede formål med rejsegarantien. Chaufførerne skal kunne bruge mikrofon. Midttrafiks krav kan blive præciseret dels i chaufførvejledning i takstsystemet, dels i en kvalitetshåndbog.

5. Kundehenvendelser

Skriftlige kundehenvendelser til Midttrafik om busselskabet besvares af Midttrafik, efter at busselskabet er blevet hørt. Henvendelser direkte til busselskabet om konkrete driftsforhold besvares af busselskabet med kopi til Midttrafik. Henvendelser af principiel karakter fremsendes til Midttrafik, der besvarer dem.

Midttrafiks rejsegaranti administreres af Midttrafik. Busselskabet skal medvirke konstruktivt i besvarelsen af henvendelser og udarbejde forslag til løsninger, hvis der er konstateret kvalitetsbrist. Midttrafik forventer, at busselskabet svarer på henvendelser fremsendt til høring inden for fem arbejdsdage. Midttrafik melder løbende ud om resultaterne af rejsegarantien og øvrige kvalitetsmålinger.

6. Rettidighedsundersøgelse

Midttrafik vil foretage løbende målinger af bussernes rettidighed, både i knudepunkter på hele rutenettet og på udvalgte destinationer. Resultaterne bruges dels til justering af køreplaner, dels til opfølgning på vedtagne servicemål.

7. Kundemålinger

Midttrafik gennemfører med mellemrum kundeundersøgelser for at få viden om kundernes oplevelse af busrejsen. Kundeundersøgelser kan gennemføres som spørgeskemaundersøgelser, interviews osv.

Busselskabet og dets chauffører skal medvirke til undersøgelsernes gennemførelse, herunder skal chaufføren fordele og indsamle spørgeskemaer, hvis det ønskes af Midttrafik.

Kundernes tilbagemeldinger i forbindelse med Midttrafiks rejsegaranti bruges også til at få viden om kundernes tilfredshed.

Der kan blive tale om udvikling af en bonusmodel, hvor de busselskaber, der leverer den bedste kvalitet og/eller kundetilfredshed, får suppleret deres kontraktbetaling. Etablering af et sådant system kræver dialog og gensidig aftale mellem parterne.

8. Opfølgning

Kvalitetsbrist skal afhjælpes hurtigst muligt. Busselskabet er endvidere forpligtet til at afhjælpe kvalitetsbrist konstateret i forbindelse med Midttrafiks rejsegaranti, kundeundersøgelser eller andre målinger.

Midttrafik vil orientere om kvalitetsmålene og bruge dem i den løbende kvalitetsudvikling.

Midttrafik udmelder løbende resultaterne af rejsegarantien og øvrige kvalitetsmålinger til busselskabet.

9. Miljøforhold

Busselskabet er forpligtet til i hele kontraktperioden at kortlægge miljøforholdene i virksomheden, således at der kan udarbejdes grønne regnskaber.

10. Rygepolitik

Der er totalt rygeforbud i de busser, der kører for Midttrafik.

Bilag 12 - Beredskabsplan

Busselskabet skal have en beredskabsplan, som på opfordring præsenteres for Midttrafik. Beredskabsplanen skal som minimum forholde sig til nedenstående punkter.

1. Chaufførens opgaver,

hvis nedenstående situationer indtræffer i forbindelse med buskørslen:

Ekstreme vejr- eller vejforhold forsinker eller stopper driften:

Ring til kontoret

Uden for kontorets åbningstid: Ring til vagttelefonen

Ved oliespild:

Ring til kontoret

Uden for kontorets åbningstid: Ring til vagttelefonen.

Ved færdselsuheld med personskaade:

Ring efter en ambulance, hvis det skønnes nødvendigt

Ring til kontoret

Uden for kontorets åbningstid: Ring til vagttelefonen

Ved færdselsuheld med materiel skade:

Chaufføren informerer kontoret om den materielle skade.

Ved voldsepisoder eller trusler om vold mod kunder eller chauffører:

Vurder behov for akut hjælp – kald 112

Ring til kontoret

Giv psykisk førstehjælp, umiddelbart efter episoden:

- Lad ikke den voldsramte være alene
- Skab ro og tryghed
- Lyt til den voldsramte – lad vedkommende fortælle (igen og igen), hvad der er sket
- Undgå at bagatellisere eller kritisere den voldsramtes handlinger
- Hjælp evt. med at kontakte familie og pårørende
- Følg evt. den voldsramte hjem
- Sørg for at den voldsramte ikke er alene det første døgn
- Ledsag den voldsramte til skadestuen, hvis det er påkrævet
- Anmeld episoden til politiet, hvis nødvendigt

2. Kontoret eller driftslederens opgaver,

hvis nedenstående situationer opstår i forbindelse med buskørslen:

Hvis driften indstilles på grund af ekstreme vejr- eller vejforhold:

Kontakt hurtigst muligt Businfo og Midttrafik

Kontakt lokal- og regionalradio / relevante skoler.

Undret alle chauffører, der er på vagt eller skal på vagt

Når driften genoptages, informeres Businfo, Midttrafik, lokal- og regionalradio og berørte chauffører.

Hvis driften indstilles generelt:

Kontakt hurtigst muligt Businfo

Kontakt hurtigst muligt Midttrafik

Kontakt lokal- og regionalradio samt relevante skoler

Ved oliespild:

Kommunens driftskontor tilkaldes

Eget værksted kontaktes

Kontakt beredskabschefen

Kontakt politiet

Ved færdselsuheld med personskaade:

Tilkald den hjælp der er brug for

Kør til uheldsstedet

Tilkald sikkerhedsrepræsentanten

Passagerer der er meget påvirket af ulykken tilbydes krisehjælp

Chaufføren tilbydes krisehjælp, hvis der er behov

Ved færdselsuheld med materiel skade:

Sørg for at der indsættes en evt. ny bus

Ved nedbrud af bus:

Indsæt ny bus

Tilkald evt. mekaniker

Ved voldsepisoder eller trusler om vold mod kunder eller chauffører:

Har chauffør eller kunde lidt overlast skal denne på skadestuen

Busselskabet er forpligtet til at have et beredskab/retningslinjer for, hvordan voldsepisoder håndteres i forhold til chaufførerne.

Bilag 13 – Vejledende procedurer og vilkår i forbindelse med virksomhedsoverdragelse

Bilag 13.1 – Ved kontraktstart

Senest 14 dage efter kontrakttildelingen, skal det nye busselskab rette henvendelse til det busselskab, som hidtil har udført kørslen, for at få oplyst, hvilke medarbejdere, der vil være omfattet af overdragelsen

Senest 7 dage efter henvendelsen fra det nye busselskab skal det hidtidige busselskab fremsende listen over de medarbejdere, der vil være omfattet af overdragelsen. Listen skal som minimum indeholde medarbejdernes CPR-nr., navn, adresse, jobfunktion, lønanciennitet og særlige ansættelsesvilkår.

Senest 30 dage efter kontrakttildelingen skal det nye busselskab bekræfte den fortsatte ansættelse samt indkalde til informationsmøder for de medarbejdere, som skal overtages i forbindelse med kørselsovertagelsen.

Busselskabet skal over for medarbejderne præcisere, at medarbejderne overgår med uændret lønanciennitet og pensionsordning, og at de bibeholder det hidtidige lønforløb i kontraktperioden i henhold til busselskabets overenskomst.

Alle informationsmøder skal være afholdt senest to måneder efter kontrakttildelingen. Det nye busselskab skal indbyde repræsentanter fra relevante faglige organisationer og medarbejdernes tidligere arbejdsgiver til disse informationsmøder.

Såfremt færre medarbejdere, end det antal busselskabet har behov for, ønsker at overgå til ansættelse hos busselskabet, drager busselskabet selv omsorg for ansættelse af yderligere personale.

Såfremt det busselskab, som hidtil har udført kørslen, tilbyder at overdrage flere medarbejdere, end det nye busselskab har behov for, er det op til de to parter indbyrdes at aftale en tilpasning af antallet af medarbejdere og sikre, at eventuelle afskedigelser sker i overensstemmelse med reglerne herom i virksomhedsoverdragelsesloven.

Ved kontraktophør, skal busselskabet direkte til et eventuel nyt busselskab refundere alle udgifter vedrørende de medarbejdere, som det nye busselskab overtager fra det tidligere busselskab. Dette gælder alle udgifter, som kan henføres til perioden før det nye busselskabs overtagelse af kørslen. Til sådanne udgifter henregnes bl.a. løn, pensionsbidrag, særlige bidrag, overtidsbetaling, beløb svarende til oparbejdede overskuds-/afspadseringstimer, feriegodtgørelse, ferietillæg, optjente feriepenge mv.

Det til ovennævnte udgifter svarende beløb betales af busselskabet senest fire uger efter det nye busselskab har overtaget kørslen.

Manglende rettidig betaling af disse ydelser vil være at betragte som misligholdelse af den mellem busselskabet og Midttrafik indgåede kontrakt, og dermed en ydelse, som er omfattet af de af busselskabet stillede garantier.

Overdragelsen af personale - og hele forretningsgangen i forbindelse hermed - er alene et forhold mellem det hidtidige busselskab og det kommende busselskab, som her inden for rammerne af virksomhedsoverdragelsesloven skal aftale sig tilrette på dette område.

Midttrafik tager ikke del i denne proces og påtager sig således ikke forpligtelser og/eller noget ansvar i forbindelse med denne overdragelse.

Bilag 13.2 - Ved kontraktudløb

Tidsfrister, procedure og vejledende retningslinjer for afklaring af spørgsmål i forbindelse med personaleforhold ved genudbud af kørslen er følgende:

1. Umiddelbart efter opsigelse af kontrakten fra Midttrafik orienterer det hidtidige busselskab lønmodtagerrepræsentanterne eller de berørte lønmodtagere om, at kontrakten med Midttrafik udløber, og om hvem der vil blive berørt, hvis en ny kontrakt ikke opnås. Det hidtidige busselskab giver endvidere de pågældende en generel orientering om lønmodtageres retsstilling i forbindelse med virksomhedsoverdragelse.
2. Midttrafik meddeler busselskabet i god tid, hvornår de oplysninger, der skal indgå i Midttrafiks udbudsmateriale, senest skal være indsendt til Midttrafik. Busselskabet er forpligtiget til at indsende de pågældende oplysninger inden for den fastlagte frist. Skema til indberetning forefindes under "Bus- og taxaselskaber" på www.midttrafik.dk.
3. Umiddelbart efter modtagelsen af meddelelse om resultatet af udbudsrunder orienterer det hidtidige busselskab lønmodtagerrepræsentanterne eller lønmodtagerne om resultatet og indleder - hvis resultatet indebærer, at en del eller al busselskabets kørsel overdrages - forhandlinger om evt. påtænkte foranstaltninger for de berørte lønmodtagere, og om hvem der ikke ønsker at flytte over til det nye busselskab.
4. Senest 1 måned før overtagelsesdagen holder det nye busselskab et orienteringsmøde for medarbejdere, der overtages fra det hidtidige busselskab.
5. Det hidtidige busselskab har pligt til, - så vidt muligt med virkning fra overtagelsesdagen - at foretage de opsigelser, som det nye busselskab under hensyntagen til virksomhedsoverdragelsesloven finder nødvendige. Ansvar og risiko for opsigelser, foretaget af det hidtidige busselskab, foranlediget af det nye busselskab, påhviler sidstnævnte.
6. Senest 3 uger før overtagelsesdagen sender det hidtidige busselskab korrektioner til oplysningerne i udbudsmaterialet, som følge af fratrædte eller nyansatte medarbejdere i den forløbne periode, til det nye busselskab.
7. Inden for to måneder skal det hidtidige busselskab dokumentere opfyldelse eller fornøden garanti for opfyldelse af ethvert mellemværende (feriepenge, afspadsering, pensionsbidrag m.v.) med personalet, som påhviler det hidtidige busselskab. Hvis dette ikke foreligger rettidigt, forlænges perioden for sikkerhedsstillelse i § 1, stk. 8 i kontrakten.

Bilag 14 – Prisfastsættelse og procedurer ved busovertagelse

Bilag 14.1 - Overtagelsespriser

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

For busser, der har en standard og en levetid, som svarer til busser fra danske karosserifabrikker, fastsættes afskrivningsperioden til 144 måneder. Scrapværdien er fastsat til 0 kr. Første afskrivning sker i måneden efter den måned, bussen er indregistreret første gang. Der afskrives også i den måned, hvor overdragelsen sker.

Udgangspunktet for beregning af overtagelsesprisen er nedenstående model-beregnete anskaffelsespris:

For højgulvsbusser:

1.300.000 kr. for traditionel ca. 12 m landevejsbus

1.495.000 kr. for ca. 13,7 m bus (faktor 1,15 i fht. 12 m)

1.950.000 kr. for ledbus på ca. 18 m (faktor 1,5 i fht. 12 m)

Hertil

For laventrébusser et tillæg med faktor på 1,4 / 1,3.

For lavgulvsbusser et tillæg med faktor på 1,5 / 1,3.

For X-busser, der opfylder almindelige og særlige krav, forhøjes overtagelsesprisen med følgende tillæg:

Almindelige krav:

Inkl. aircondition: +13 %

Ekskl. aircondition: + 4 %

Særlige krav:

Toilet m.v.: +5 %

Lift m.v.: +10 %

Priserne gælder for busser anskaffet i kalenderåret 1992.

Den modelberegnete anskaffelsesprisen reguleres efter den årlige udvikling i engrosprisindekset for danske maskiner og værktøj. Basis for anskaffelsesprisen i 1992 er indekset for 1991 = 197. Trafikselskaberne i Danmark ajourfører anskaffelsespriserne hvert år.

For busser af en afvigende standard og/eller med en levetid under 12 år fastsættes levetiden ved vurdering, og den oprindelige anskaffelsespris minus 10 % som udgangspunkt for beregning af overtagelesprisen.

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

Modelberegnete busanskaffelsespriser

Første indregistrering år	Engrosprisindeks for danske maskiner og værktøj		Højgulv			Laventré			Lavgulv		
	år	Indeks	12 m	13,7 m	Ledbus	12 m	13,7 m	Ledbus	12 m	13,7 m	Ledbus
			Faktor for størrelse			Faktor for type			Faktor for type		
			Basis	1,15	1,50	1,4 / 1,3	1,4 / 1,3	1,4 / 1,3	1,5 / 1,3	1,5 / 1,3	1,5 / 1,3
2012	2011	280,5	1.851.015	2.128.668	2.776.523	1.993.401	2.292.411	2.990.102	2.135.787	2.456.155	3.203.680
2011	2010	279,0	1.841.117	2.117.284	2.761.675	1.982.741	2.280.152	2.974.112	2.124.365	2.443.020	3.186.548
2010	2009	276,8	1.826.599	2.100.589	2.739.898	1.967.107	2.262.173	2.950.660	2.107.614	2.423.756	3.161.421
2009	2008	268,9	1.774.242	2.040.378	2.661.363	1.910.722	2.197.330	2.866.083	2.047.202	2.354.282	3.070.803
2008	2007	258,8	1.707.859	1.964.037	2.561.788	1.839.232	2.115.117	2.758.849	1.970.606	2.266.197	2.955.909
2007	2006	248,7	1.641.475	1.887.697	2.462.213	1.767.743	2.032.904	2.651.614	1.894.010	2.178.112	2.841.015
2006	2005	242,9	1.603.165	1.843.640	2.404.748	1.726.486	1.985.458	2.589.728	1.849.806	2.127.277	2.774.709
2005	2004	237,5	1.566.935	1.801.976	2.350.403	1.687.469	1.940.589	2.531.203	1.808.002	2.079.203	2.712.004
2004	2003	235,7	1.555.290	1.788.584	2.332.935	1.674.928	1.926.167	2.512.392	1.794.566	2.063.750	2.691.848
2003	2002	237,3	1.565.641	1.800.488	2.348.462	1.686.075	1.938.987	2.529.113	1.806.509	2.077.486	2.709.764
2002	2001	234,1	1.544.939	1.776.680	2.317.408	1.663.780	1.913.347	2.495.670	1.782.622	2.050.015	2.673.933
1992	1991	197,0	1.300.000	1.495.000	1.950.000	1.400.000	1.610.000	2.100.000	1.500.000	1.725.000	2.250.000

De modelberegnete priser gælder for hele kalenderåret, uanset hvornår i året bussen er indregistreret. Skemaerne suppleres årligt med et nyt første indregistreringsår.

Bilag 14.2 - Ved kontraktudløb

Såfremt der er busovertagelse ved kontraktudløb, fremgår det af nøgleoplysninger om kontrakten.

Prisberegning:

De efter ovenstående beregnede anskaffelsespriser og dermed også overdragelsesprisen reduceres i denne kontrakt til 85 %.

Modelberegne busanskaffelsespriser – 85 %

1. ind- regist.	Engrosprisindeks		Højgulv			Laventré			Lavgulv		
	år	indeks	12 m	13,7 m	Ledbus	12 m	13,7 m	Ledbus	12 m	13,7 m	Ledbus
2012	2011	280,5	1.573.363	1.809.367	2.360.044	1.694.391	1.948.549	2.541.586	1.815.419	2.087.732	2.723.128
2011	2010	279,0	1.564.949	1.799.692	2.347.424	1.685.330	1.938.129	2.527.995	1.805.711	2.076.567	2.708.566
2010	2009	276,8	1.552.609	1.785.501	2.328.914	1.672.041	1.922.847	2.508.061	1.791.472	2.060.193	2.687.208
2009	2008	268,9	1.508.106	1.734.321	2.262.158	1.624.114	1.867.731	2.436.171	1.740.122	2.001.140	2.610.183
2008	2007	258,8	1.451.680	1.669.432	2.177.520	1.563.348	1.797.850	2.345.021	1.675.015	1.926.268	2.512.523
2007	2006	248,7	1.395.254	1.604.542	2.092.881	1.502.581	1.727.969	2.253.872	1.609.909	1.851.395	2.414.863
2006	2005	242,9	1.362.690	1.567.094	2.044.036	1.467.513	1.687.640	2.201.269	1.572.335	1.808.185	2.358.503
2005	2004	237,5	1.331.895	1.531.679	1.997.843	1.434.349	1.649.501	2.151.523	1.536.802	1.767.322	2.305.203
2004	2003	235,7	1.321.997	1.520.296	1.982.995	1.423.689	1.637.242	2.135.533	1.525.381	1.754.188	2.288.071
2003	2002	237,3	1.330.795	1.530.415	1.996.193	1.433.164	1.648.139	2.149.746	1.535.533	1.765.863	2.303.299
2002	2001	234,1	1.313.198	1.510.178	1.969.797	1.414.213	1.626.345	2.121.320	1.515.228	1.742.513	2.272.843

Der er ret, men ikke pligt til busoverdragelse ved kontraktophør. Dette gælder kun kontraktbusser. Ret og pligt til busoverdragelse gælder uanset årsagen til kontraktophør og uanset hvornår kontrakten ophører.

Alle kontraktbusser, det er aftalt, at busselskabet skal råde over, kan overdrages.

Overdragelse af busserne skal ske direkte fra det busselskab, Midttrafik har kontrakt med om udførelse af buskørsel umiddelbart op til kontraktophør, til det busselskab, der skal udføre kørslen derefter.

Overdragelsen sker som anført nedenfor.

Skemaer til brug ved indhentning af oplysninger til brug i næste udbud ligger i bilag 14.4. Midttrafik kan ændre og supplere skemaet.

Procedure

1. På Midttrafiks anmodning afgiver busselskabet de oplysninger om busser til overtagelse, som Midttrafik skal bruge i forbindelse med nyt udbud. Det sker ved udfyldelse af rapport for hver bus, se bilag 14.6. Midttrafik beregner overtagelsesprisen og fremsender beregningen til busselskabets eventuelle bemærkninger og godkendelse. Når busselskabet har underskrevet busovertagelseskemaet, er busselskabet forpligtet til at overdrage bussen til den beregnede pris, hvis busselskabet ikke selv vinder den kørsel, som bussen indgår i ved det nye udbud.
2. Når det er afklaret, hvem der skal udføre kørslen i de nye kontrakter, og hvor der skal ske overdragelse af busser til det nye busselskab, tager det hidtidige busselskab (sælger) kontakt til det nye busselskab (køber) og aftaler syn og skøn for de busser, der skal overtages. Syn og skøn foretages af to vurderingsmænd, udpeget af køber henholdsvis sælger.

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

Syn og skøn sker efter de retningslinjer, der er angivet i bilag 14.4 med anvendelse af skemaerne i 14.5 og 14.6. Syn og skøn skal være afsluttet senest tre uger før overtagelsesdagen.

3. Den modelberegne overtagelsespris med tillæg eller fradrag af den ved syn og skøn fastlagte korrektion for vedligeholdelsesstandard udgør den endelige overtagelsespris. Parterne kan aftale, at syn og skøn undlades, og at man i stedet for fastlægger den endelige overtagelsespris ved forhandling. Når de endelige overtagelsespriser er fastlagt, udarbejdes købekontrakt på initiativ af køber. Model for købekontrakt er angivet i bilag 14.7. Kontrakten underskrives af køber og sælger.
Sælger og køber er forpligtigede til at afgive henholdsvis overtage busserne til den endelige fastsatte overtagelsespris.

Parterne kan aftale at følge en anden procedure for overdragelse.

4. Det eller de overtagelsesbeløb, der fremgår af købekontrakten, deponeres af det nye busselskab senest fire bankdage før overdragelsen i sælgers pengeinstitut. Det fulde overtagelsesbeløb skal deponeres. Ophævelse af deponeringen finder sted senest fem bankdage efter overdragelsen, forudsat at busserne er i lige så god stand som ved syn og skøn, idet der dog tilbageholdes 50.000 kr. pr. bus til afhjælpning af evt. skjulte fejl og mangler, jf. pkt. 7 og 8 nedenfor.

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

5. Ved driftsstart på en søndag overdrages busserne efter endt kørsel fredag eller lørdag. For busser, der kører efter kl. 24 om lørdagen, sker overdragelsen efter endt driftsdøgn. Busserne overdrages i køreklar stand og med fuld tank.
6. Det tidligere busselskabs firmanavn skal være fjernet fra busserne senest 14 dage efter overtagelsen.
7. Evt. klager fra køber over, at bussen har mangler, der ikke er taget rimeligt hensyn til ved vurderingen, rettes til sælger. Klagen skal fremsættes inden fire uger efter overtagelsen, forudsat at bussen har kunnet være i drift i perioden. Der vil ikke blive taget hensyn til klager, der fremsættes efter dette tidspunkt, heller ikke for så vidt angår skjulte mangler.
8. Hvis køber ikke har rejst krav inden denne frist, frigives de 50.000 kr. (plus renter,) som er nævnt i pkt. 4. Hvis kravet er mindre end 50.000 kr. (plus renter,) frigives differencen.

Bilag 14.3 – Retningslinjer for syn og skøn

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

I dette afsnit beskrives retningslinjerne for dette syn og skøn.

Tilrettelæggelse

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

Bussen skal være lovlig og funktionsdygtig på overdragelsestidspunktet. Bussen skal være i samme stand og have det samme udstyr på overdragelsestidspunktet, som den havde på vurderingstidspunktet.

Synsrapport

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

Vurderingsmændene sender synsrapporten til køber og sælger.

Sælger kan efter modtagelsen af rapporten vælge at udbrede de mangler, der har givet anledning til mindrepriser. Udbedringen skal være foretaget og meddelelse herom sendt til køber senest 14 dage inden overtagelsestidspunktet.

Merpriser og mindrepriser

Overtagelsesprisen er beregnet i henhold til bilag 14.3. Priser for den enkelte bus er angivet i udbudsmaterialet.

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

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

Ekstraudstyr, der er i bussen på vurderingstidspunktet, må ikke fjernes inden overdragelsen. Der gøres ikke fradrag for manglende donkraft og reservehjul.

De enkelte punkter i synsrapporten

Nedenfor gennemgås de enkelte punkter i synsrapporten. Ved de skraverede områder i skemaet kan der ikke blive tale om mer- og/eller mindrebetaling.

Pkt. 1. Karosseriskader

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

Pkt. 2. Frontrude

Mindrepris ved stenslag i viskerfeltet og ved revner i ruden. Beløbet er omkostningen ved udskiftning.

Pkt. 3. Sideruder

Mindrepris ved punkterede termoruder - beløbet er omkostningen ved udskiftning.

Pkt. 4. Lygteglas

Mindrepris ved revner og skader - beløbet er omkostningen ved udskiftning.

Pkt. 5. Dæk

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

Pkt. 6. Stolebetræk.

Der gives merpris hvis betrækket i en ældre bus er nyt (under 1 år), ensartet og uden skader. Mindreprisen svarer til udgiften til udskiftning eller reparation af skaden.

Pkt. 7-9. Gulv, sider og loft

Mindreprisen svarer til reparationsudgiften for skader.

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

Pkt. 11. Gearkasse

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

Pkt. 12. Aksler (kardan, bagtøj, hjulophæng)

Ingen specifik merpris, jf. dog nedenfor.

Pkt. 10-13. Motor gearkasse og aksler

Der gives en merpris (efter vurdering) for ringe slitage, hvis bussen har kørt et antal km under 50 % af det normale for pågældende bustype.

Bemærkninger

Her noteres bl.a. det ekstra udstyr, som bussen har på vurderings-tidspunktet.

Bilag 14.4 – Skema til syn og skøn**Bussens registrerings nr.** _____**Udvendigt karosseri**

1. Karosseriskader
2. Frontrude
3. Sideruder
4. Lygteglas
5. Dæk HF n/r ____ % VF n/r ____ %
 HB n/r ____ % VB n/r ____ %
 n/r ____ % n/r ____ %

Merpris	Mindrepris

Indvendigt karosseri

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

Merpris	Mindrepris

Teknik

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

Merpris	Mindrepris

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

Bemærkninger:

 Vurderingsmand for køber (underskrift)

 Vurderingsmand for sælger (underskrift)

Bilag 14.5 – Busoplysninger ved kontraktudløb**Basisoplysninger** (udfyldes af busejer)Internt bus nr.: Busejerens navn: Tlf.nr.: Adresse: Afretningspladser: Antal siddepladser: Antal ståpladser: Evt. fradrag i kontraktbetingelser (busforskrifter):

%

Bustype: Dørarrangement: Evt. tillæg i kontraktbetaling: Registreret 1. gang den: Nuværende reg.nr.: Brændstof: Stelnr.: Chassisfabrikat: Karosserifabrikat: Motortype: Gearkasetype: Eventuel partikelfilter: Opfylder EURO norm nr.: Dato for sidste syn: Udvendig busfarve: Km-tæller viser: Kørt i alt km:

Hovedreparation af motor foretaget:

JA NEJ

Motor kørt i alt efter evt. hovedreparation:

km

Hovedreparation af gearkasse foretaget:

JA NEJ:

Gearkasse kørt i alt efter evt. hovedreparation:

km

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

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

Dato:

Underskrift:

Bilag 14.6 – Model for købekontrakt

Mellem underskrevne

Sælger:

og

Køber:

er indgået følgende aftale vedrørende overdragelse af de busser, som sælger hidtil har anvendt i forbindelse med driften af busselskabet for Midttrafik.

Genstand for overdragelsen

§ 1

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

Busserne overtages i god og funktionsdygtig stand med fulde tanke inkl. alt eventuelt ekstra udstyr, som det er aftalt/bestemt, at køber overtager.

Bussernes pris (den modelberegnete + regulering fastsat ved vurdering) fremgår ligeledes af bilag 1.

Overdragelsen omfatter også busafhængigt billetteringsudstyr, f.eks. installationer, billetmaskiner, møntbord og lign., hvor dette er leveret af Midttrafik.

Billetteringsudstyr prisfastsættes ikke, idet dette fortsat er Midttrafiks ejendom.

§ 2

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

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

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

§ 3

Sælger indestår for, at de i § 1 nævnte busser er sælgers ejendom og i øvrigt ubehæftede.

Overdragelsesdag

§ 4

Busserne overtages pr. den _____, ved kørselsophør eller efter aftale.

Overtagelsesstedet er hos sælger.

§ 5

Køber forpligter sig til at fjerne sælgers firmanavn og -bomærke fra de overtagne busser senest 14 dage efter overtagelsen.

Købesummen

§ 6

Købesummen for de overtagne busser udgør i alt kr. _____

Købesummen er specificeret angivet i bilag 1 til nærværende købekontrakt.

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

Købesummens betaling

§ 7

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

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

50.000 kr. pr. bus af den deponerede købesum til afhjælpning af skjulte fejl og mangler frigives senest 4 uger efter overtagelsesdagen, under forudsætning af, at der ikke er indgivet krav om udbedring af fejl og mangler.

Renter at det deponerede beløb frem til overtagelsesdagen tilfalder køber. Renter efter overtagelsesdagen tilfalder sælger.

Omregistrering

§ 8

De overtagne busser omregistreres af køber. Omregistrering finder sted senest 1. hverdag efter overtagelsen. Udgift til omregistrering betales af køber.

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

Forsikringer

§ 9

Køber overtager ikke sælgers forsikringer.

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

Moms

§ 10

Sælgers evt. momsreguleringsforpligtelser er køber uvedkommende. Momsregulerings-forpligtelsen overdrages dog så vidt muligt til køber, jf. bestemmelserne i momslovens

§ 43 stk. 3, nr. 5 og momsbekendtgørelsens §18 og 19.

Omkostninger

§ 11

Omkostningerne til stempeling og oprettelse af nærværende købekontrakt afholdes af køber. Hver af parterne afholder i øvrigt eventuelle omkostninger til egne rådgivere.

Tvister

§ 12

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

Voldgiftsrettens afgørelse er bindende for parterne. Voldgiftsretten består af 3 medlemmer. Formanden udpeges på begæring af en af parterne af præsidenten for Vestre Landsret.

Hver af parterne udpeger en voldgiftsmand. Voldgiftsmændene skal udpeges og anmeldes til formanden senest 14 dage efter, at denne er udpeget. Foreligger en sådan anmeldelse ikke, vælger formanden voldgiftsmanden.

Voldgiftsretten fastlægger selv proceduren for behandlingen af den enkelte sag. Sagen skal dog optages til kendelse så vidt muligt senest 12 uger efter rettens nedsættelse. Voldgiftsretten kan på en af parternes begæring indhente fornødne sagkyndige erklæringer. Voldgiftsretten fastsætter selv sit honorar og tager stilling til, hvordan dette skal fordeles mellem parterne. Voldgiftsretten kan derudover pålægge den ene part at svare den anden parts omkostninger.

, den 20

, den 20

For sælger

For køber

Bilag 15: Buskørsel med biodiesel over de gængse standarder

Inden du sammensætter dit tilbud, anbefaler vi, at du gennemlæser vores informationsmateriale om biodiesel. Du kan desuden med fordel benytte vores regneværktøj for bedre at kunne danne dig et overblik over meromkostninger i forhold til buskørsel på konventionel diesel. Du finder begge dele på www.midttrafik.dk/biobus.

Du er ikke forpligtet til at bruge Midttrafiks hjælpemidler og hvis du benytter regneværktøjet kommer dine udregninger ikke ud til Midttrafik eller andre. Det er udelukkende til dit eget brug.

Baggrund

Ifølge gældende EU lovgivning skal al brændstof være iblandet en vis andel biobrændstof. I 2012 er al konventionel diesel derfor iblandet 7 % biodiesel, og dette skal stige til 10 % i 2020. Når der i dette udbud tales om iblanding af biodiesel er den angivne procentdel *udover* det allerede iblandede, som svarer til de gængse standarder. Det vil sige, at hvis/når Midttrafik kræver iblanding af 18 % biodiesel kommer det altså oven i de 7 %, som allerede er iblandet. Dvs. en iblanding på samlet set 25 % i 2012, der stiger til 28 % i 2020.

1. Krav til den anvendte biodiesel

Midttrafik anerkender udelukkende biodiesel produceret primært af rest – eller affaldsprodukter af hensyn til biobrændstoffets bæredygtighed. Der må ikke afgives tilbud med biodiesel produceret udelukkende af energiafgrøder, eksempelvis raps eller palmer, da sådanne produkters CO₂-fortrængningsevne og bæredygtighed på sigt kan drages i tvivl.

2. Iblandingsprocent

Der skal på årsbasis gennemsnitligt anvendes minimum plus 18 % biodiesel. Procentdelen opgøres som en tilsætning udover det allerede iblandende biodiesel, som svarer til de gængse standarder, efter den til enhver tid gældende EU lovgivning (i 2012 er dette 7 %). Det betyder, at den reelle iblanding i 2012 skulle være på minimum 25 %.

Hvordan denne iblandingsprocent opnås er op til busselskabet. For eksempel, kan det være 18 % stabilt henover året eller 36 % i sommerhalvåret og 0 % i vinterhalvåret eller andet. Busselskabet har pligt til at informere Midttrafik om, hvordan det planlægger at anvende den aftalte mængde biodiesel.

3. Konventionel diesel (basediesel)

Biodieselen skal blandes med en konventionel diesel. Denne del af blandingen kaldes også for 'basedieselen'. Det er busselskabets opgave at sikre, at den anvendte basediesel er af en sådan kvalitet, at der opnås den rette temperaturstabilitet, således at den normale driftssikkerhed opretholdes, samt at lovgivningens krav til vægtfylde overholdes.

Ved temperaturer under - 12° C har busselskabet dog lov til at anvende konventionel diesel uden ekstra biodiesel af hensyn til biodieselens relativt dårligere kuldeegenskaber.

4. Levering af biodiesel

Busselskabet indgår en aftale med en/flere brændstofleverandør(er), om levering af det påkrævede biodieselprodukt. Det er op til leverandøren selv, om man ønsker at købe diesel og biodiesel færdigblandet eller om man ønsker at investere i biodieseltank og blandepumpe og blande på stedet. Omkostningerne indregnes i det samlede tilbud uanset hvilken model, man vælger.

5. Dokumentation for anvendelse af biodiesel

Uanset hvilken model, der anvendes, skal Midttrafik have revisorpåtegnet erklæring om, at der bliver indkøbt diesel og biodiesel i et forhold, som svarer til den lovede iblandingsprocent i den udbudte pakke. Forbruget dokumenteres gennem den årlige indberetning af brændstof brugt i kontrakten der indsendes senest d. 31. juli året efter. Indberetningen vedlægges en oversigt med forbrug af brændstof pr. måned (enten det færdigblandede produkt, eller den biodiesel og diesel der bliver anvendt). Busselskabet skal kunne dokumentere, at den indberettede mængde brændstof er indkøbt og anvendt. Ydermere skal busselskabet indvilge i, at Midttrafik uanmeldt kan komme flere gange årligt og tage stikprøver fra tankanlæg og busser, for at sikre af iblandingsprocenten overholdes.

6. Forsyningsikkerhed

Det er busselskabets ansvar at sikre sig, at den valgte biodieselleverandør kan garantere en tilstrækkelig forsyningssikkerhed. Hvis busselskabet kan dokumentere, at den anvendte type af biodiesel ikke er tilgængelig på markedet, er busselskabet i sin ret til at kontakte Midttrafik med henblik på at få dispensation til at køre på konventionel diesel, indtil produktet igen er tilgængeligt på markedet. I et sådant tilfælde falder busselskabet i stedet tilbage på tilbudsprisen på kørsel med konventionel diesel.

7. Serviceinterval og garantiforhold på busser

Vi gør opmærksom på at kørsel med biodiesel over den gængse standard – uanset iblandingsprocent – generelt medfører ændrede specifikationer for service på busserne fra motorfabrikanterne. Det kan desuden medføre ændringer i garantiforhold m.m. Det er busselskabets eget ansvar at imødekomme motorfabrikantens krav i den forbindelse.