

Udbudsmateriale

H5 – Udbud af havnebussejlads

Materiale som offentliggjort til endeligt tilbud
Dvs. efter tredje og sidste dialogrunde

Kontrakter og operatører

Trafikselskabet Movia

Maj 2018

Indholdsfortegnelse

1.	Udbudsbetingelser for konkurrencepræget dialog (gældende for tilbudsfasen).....	8
1.1.	Generelle oplysninger.....	9
1.1.1.	Movias forhold	9
1.1.2.	Tilbudsgivers forhold	10
1.2.	Tilbudsfasen	10
1.2.1.	Tilbudsafgivelse.....	11
1.2.2.	Spørgsmål om udbuddet	11
1.2.3.	Afklaring, præcisering og tilpasning af tilbud.....	11
1.2.4.	Formkrav, alternative tilbud	11
1.2.5.	Tilbuddets indhold	12
1.2.5.1.	Tilbudsblanket	12
1.2.5.2.	Liste over bådmateriel	13
1.2.5.3.	Driftsredegørelse	13
1.2.5.4.	Forbehold og bemærkninger	13
1.2.5.5.	Øvrige dokumenter	14
1.2.6.	Vedståelsesfrist	15
1.2.7.	Øvrige forhold	16
1.3.	Tilbudsevaluering.....	16
1.3.1.	Tildelingskriterium og underkriterier	16
1.3.1.1.	Pris	16
1.3.1.2.	Kvalitet af drift.....	17
1.3.1.3.	Miljø	19
1.3.1.4.	Kvalitet af bådmateriel	20
1.4.	Underretning om tildelingsbeslutningen	23
1.5.	Aflysning	23
1.6.	Fortrolighed.....	23
1.7.	Tilbudsvederlag	24
2.	Den udbudte kontrakts omfang.....	24
2.1	Basisydelse	24
2.2	Mulighed for udvidelse og øvrig ændringsadgang	25

2.3 Kontraktperiode	26
2.4 Opgørelse af sejlplantid.....	26
2.4.1 Definition af ophold	27
2.4.2 Minimums endestationsophold	27
2.5 Afregningssejlplaner, sejlplantimer og bådantal.....	27
2.5.1 Driftssejlplaner	28
2.5.2 Udbudsenhed 1, uddybende oplysninger om sejlplan for 991, 992 og 993.....	28
2.6 Beregning af faktorer til regulering af de sejlplantimeafhængige omkostninger	30
2.6.1 Ændret tidsforbrug til ophold.....	30
2.6.2 Ændret dag- og døgnfordeling	31
2.6.3 Regulering af de sejlplantimeafhængige omkostninger.....	31
2.6.4 Illustration af principper	32
2.7 Ændring i ruter, ekstra- og dubleringssejllads samt andre forhold	33
3. Bådmateriel.....	34
3.1 Bådtype	35
3.1.1 Bådkonstruktion	35
3.1.2 Anvendelse af batterier	36
3.1.3 Fart og manøvreedygtighed.....	36
3.1.4 Besætning.....	36
3.2 Air draught.....	37
3.3 Isforstærkning.....	37
3.4 Kapacitet og indretning.....	37
3.4.1 Flexarealer.....	37
3.4.1.1 Type 1 Indvendigt flexareal.....	37
3.4.1.2 Type 2 indvendigt / Udvendigt flexareal.....	38
3.5 Destinationsskilte.....	38
3.6 Sæder	39
3.6.1. Reserverede sæder	39
3.7 Trin og gulvarealer	39
3.8 Holdemuligheder	40
3.9 Indeklima og ruder.....	40
3.10 Toiletfaciliteter for passagerer	40
3.11 Belysning ombord.....	40

3.12 Indretning af besætningspladsen	40
3.13 Anlægsfaciliteter	41
3.14 Farve og design.....	42
3.14.1 Udvendig farve	42
3.14.2 Indvendigt design	42
3.15 Piktogrammer, skiltning mv.	44
3.16 Operatørmarkering	44
3.17 Trafikselskabslogo.....	44
3.18 Bådenes navne	44
3.19 Angivelse af tilbudsgivers investeringer	45
4. Bådoverdragelse ved kontraktudløb	46
4.1.1 Meddelelse om aktivering af bådoverdragelse	46
4.1.2 Justering af slutværdi	46
4.2 Procedure og tidsplan for bådoverdragelse	47
4.2.1 Retningslinjer for syn og skøn.....	48
4.2.2 Merpriser og mindrepriser	48
4.5.2 Vurderingsskema til syn og skøn	49
5. Miljø	52
5.1 Krav til reducere af miljøpåvirkning	52
5.1.1 Ledelseserklæring.....	52
5.2 Kortlægning af miljøforhold	52
5.3 Bådenes miljøpåvirkning	53
5.3.1 Brændstoftype	53
5.3.2 Emissioner	53
5.4 Støj	56
5.5 Vibrationer	57
6. IT	58
6.1 Ejerskab.....	58
6.1.1 Model A:	58
6.1.2 Model B:	59
6.2 Generelle krav for IT-systemer og udstyr i både og på kajanlæg	59
6.2.1 IT-udstyr på operatørens kajanlæg.....	60
6.2.2 Antal både med IT-udstyr (Model A)	60

6.2.3	Montering af IT-udstyr (Model A)	60
6.2.4	Afmontering af IT-udstyr (Model A).....	61
6.2.5	Afmontering af IT-udstyr (Model B).....	61
6.2.6	Flytning af IT-udstyr i kontraktperioden (Model A).....	61
6.2.7	Erstatningsansvar vedr. IT-udstyr (Model A)	62
6.2.8	Driftsansvar vedr. IT-udstyr (Model A og B).....	62
6.2.9	Vedligeholdelsesansvar vedr. IT-udstyr (Model A og B).....	63
6.2.10	Rettighed til informationer	64
6.2.11	Ændring af eksisterende -, og indførelse af nye IT-systemer.....	64
6.3	Tekniske krav for IT-systemer og -udstyr	65
6.3.1	IT-skab	65
6.3.2	Antennemontage.....	68
6.3.3	Kabelveje vedr. IT-udstyr (Model A)	68
6.3.4	Driftsmiljø	69
6.3.5	Elektrisk støj.....	69
6.3.6	Data leverancer (web services)	69
6.4	Systemspecifikke krav og vilkår for de enkelte IT-systemer og -udstyr	69
6.4.1	Rejsekortet, elektronisk billet- og billetterings udstyr.....	69
6.4.2	Passagertællinger	74
6.4.3	Destinationsskilte	75
6.4.4	Højttalersystem	75
6.4.5	Realtidssystem (RPS).....	75
6.4.6	Infotainment	77
6.4.7	Informationsdisplay	77
6.4.8	Automatisk stoppestedsannoncering.....	78
7.	Information, reklamer og andre services	79
7.1	Movia-information	79
7.2	Reklamer	81
7.2.1	Reklamers indhold	81
7.2.2	Ansvaret for reklamers lovlighed.....	82
7.2.3	Opsigelse af retten til at anvende reklamer	82
7.3	Reklamesalg indvendigt	83
7.4	Reklamesalg udvendigt	83

7.5 Stoppestedsannoncering.....	83
7.6 Infotainment.....	84
7.6.2 Infotainmentskærme og linjefrises placering, størrelse og indhold i båden.....	85
7.6.3 Design.....	87
7.6.4 Fordeling af indhold på skærme/skærbillede – reklamer, nyheder, vejrudsigter, underholdning m.m., Movias indhold, kommuneinformation og trafikinformation.....	87
7.7 Informationsdisplay.....	89
7.8 Øvrigt.....	90
7.8.1 Økonomi.....	90
7.8.2 Godkendelse fra Movia.....	90
8. Anlæg og lokaler.....	91
8.1 Driftskontor og kajplads.....	91
8.2 Personalefaciliteter.....	91
9. Krav til driftsstyring.....	91
9.1 Operatørens oplysningspligt ved driftsuregelmæssigheder mv.....	92
9.2 Tilbudsgiverens oplysningspligt i forbindelse med kundehenvendelser.....	93
9.3 Afløsning på strækningen.....	93
9.4 Digitaliseret samarbejde.....	94
10. Kvalitetsstyring.....	95
10.1 Servicegrad – grad af udført sejlds.....	95
10.1.1 Beregning af servicegrad.....	95
11. Ændringer i sejlplanen i kontraktperioden.....	96
11.1 Ændring i sejladsomfanget.....	96
11.1.1 De første 7 kontraktår.....	96
11.1.2 Den resterende del af kontraktperioden.....	96
11.1.3 Godtgørelse for reduktion i antal sejlplantimer.....	96
11.1.4 Ændring i betalingen.....	97
11.2 Ændringer i antal af driftsbåde.....	98
11.2.1 Udvidelse.....	98
11.2.2 Ændring i betalingen.....	98
12. Samfundsansvar/CSR.....	99
12.1 Arbejdsmiljø og –vilkår i Movias CSR-politik.....	99
12.2 Grønt indkøb i Movias CSR-politik.....	100
13 Personaleforhold.....	101

13.1 Grundlæggende krav.....	101
13.2 Uddannelse	101
13.2.1 Rejsekort.....	102
13.3 Certificering	102
13.4 Vores Movia – Academy system	103
13.4.1 Opgaver og rollefordeling.....	103
13.4.2 Økonomi.....	103
13.5 Arbejds miljø.....	103
14. Betaling.....	105
14.1 Kontraktbetaling	105
14.2 Salg af rejsehjemmel.....	105
14.3 Betalingsbetingelser i forbindelse med udgået sejlads	106
15. Regulering af betalingen.....	108
15.1 Syntetisk biodiesel (BtL, HVO).....	108
15.2 Gasindeks	109
15.3 Elindeks.....	109
15.5 Beregning - eksempel	109
16 Virksomhedsoverdragelse	110
16.1 Lønmodtagernes retsstilling ved virksomhedsoverdragelse	110
16.2 Tilbudsgiverens forpligtelser ved overtagelsen	110
16.3 Tilbudsgiverens forpligtelser ved ophør af kontrakten eller genudbud	111
16.4 Andre vilkår og betingelser.....	112
16.5 Forretningsgange	112
17 Oversigt over tidsfrister.....	114
KONTRAKT	115
§1 Formål/Forudsætninger.....	116
§2 Kontraktgrundlag.....	116
§3 Kontraktperioden.....	116
§4 Operatørens ydelser og investeringer.....	117
§5 Pris / Betaling / Regulering.....	118
§ 6 Ejerforhold.....	119
§7 Overdragelse af rettigheder	119
§8 Underleverandører.....	120

§ 9 Kontrol.....	120
§ 10 Kvalitetsmålinger.....	121
§ 11 Regnskaber og budget.....	121
§ 12 Skadeforvoldelse.....	122
§ 13 Konkurs mv.	122
§ 14 Udskiftning af besætningsmedlemmer.....	122
§ 15 Erstatning.....	123
§ 16 Misligholdelse.....	123
§ 17 Bod/modregninger i betalingen	125
§ 18 Ændringer i operatørens ydelser. Ændring til enmandsbesætning.	130
§ 19 Ophør af kontrakten (opsigelse og ophævelse).....	132
§ 20 Bådoverdragelse ved ordinært kontraktophør	132
§ 21 Sikkerhedsstillelse.....	133
§ 22 Genforhandling.....	133
§ 23 CSR.....	134
§ 24 Fortrolighed	134
§ 25 Tvistigheder / Lovvalg	135
§ 26 Ændringer	135
§ 27 Underskrifter.....	135

1. Udbudsbetingelser for konkurrencepræget dialog (gældende for tilbudsfasen)

Trafikselskabet Movia - herefter kaldet Movia - udbyder i H5 – udbud af havnebussejlads driften af havnebusser i fast rutesejlads mellem stoppesteder i Københavns Havn. Udbuddet omfatter en basisydelse bestående af rutesejlads med fire både i dagtimerne, svarende til ca. 15.000 sejlplantimer pr. år. Levering af basisydelsen kræver 5 både (4 i fast rute og 1 i reserve). Foruden basisydelsen omfatter den udbudte kontrakt mulighed for at udvide driften med op til 2 yderligere både med op til 3.500 sejlplantimer pr. båd pr. år.

På baggrund af de afholdte dialogmøder opfordres tilbudsgiverne til at afgive tilbud på den udbudte kontrakt vedrørende driften af havnebusser i fast rutesejlads mellem stoppesteder i det indre af Københavns Havn.

Udbudsbekendtgørelse er offentliggjort i EU-tidende/TED Databasen den 26. oktober 2017 under nr. 2017/S 206-426279.

Efter annoncering er fem ansøgere blevet prækvalificeret og udbuddet har været gennemført i konkurrencepræget dialog efter EU's forsyningsvirksomhedsdirektiv (Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv nr. 2014/25/EF af 26. februar 2014 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester og om ophævelse af direktiv 2004/17/EF.)

Nærværende udbudsbetingelser er i stort omfang en gengivelse af vilkårene i de foreløbige udbudsbetingelser (der udbudsretligt benævnes "Det Beskrivende Dokument"), der var en del af det oprindelige dialogmateriale, med de tilpasninger og opdateringer, som er foranlediget af den konkurrenceprægede dialog.

Dialogfasen er afsluttet og disse udbudsbetingelser har til formål at fastlægge proceduren frem til indgåelse af den udbudte kontrakt. Tilbuddet skal således afgives på baggrund af nærværende udbudsbetingelser.

Det endelige udbudsmateriale udgøres af følgende dokumenter:

- Udbudsbekendtgørelsen offentliggjort i EU-tidende den 26. oktober 2017 under nr. 2017/S 206-426279
- De endelige udbudsbetingelser inkl. kontraktbestemmelserne med kontraktbilag C (dette dokument).
- Tidsplan for udbudsprocessen

Bilag til Kontraktbestemmelserne

- Bilag a: Afregningsark
- Bilag b1: Vognplaner – Hastusfiler
- Bilag b2: Vognplaner – Tekstfiler
- Bilag c: RPS Kravspecifikation
- Bilag d: Infotainment Trafikinfo - Kravspecifikation
- Bilag e: Håndbog for drift af rejsekort
- Bilag f: Kortlægningsmanual
- Bilag g: Vejledning til Movia Web Services
- Bilag h1: Personaleoplysninger

- Bilag h2: Overenskomst skibsfører på Havnebusserne
- Bilag i. Miljøsynsmanual for havnebusser

Skemaer til brug i forbindelse med tilbudsafgivelse

- Bilag 4: Tilbudsblanket
- Bilag 5: Liste over bådmateriel
- Bilag 6: Driftsredegørelse
- Bilag 7: Forbehold og bemærkninger

Skemaer til brug efter kontraktindgåelse

- Bilag 8: Miljøkortlægning

Oplysninger til brug i forbindelse med tilbudsafgivelse

- Læsevejledning til afregningsarket
- Læsevejledning til vognplaner
- Kontraktudkast for lejeaftale med By og Havn om kajanlæg
- Kontraktudkast for besejlingsaftale med By og Havn

Det endelige udbudsmateriale og efterfølgende supplerende oplysninger vil være tilgængeligt på [Movias udbudshjemmeside](#). Endeligt tilbud afgives på baggrund af det endelige udbudsmateriale.

Tilbudsgiver opfordres til straks ved modtagelsen af det endelige udbudsmateriale at sikre sig, at det modtagne eksemplar er fuldstændigt.

1.1. Generelle oplysninger

1.1.1. Movias forhold

Ordregiver under dette udbud er:

Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby
CVR-nr. 29896569

Movia er den ansvarlige for udbuddets tilrettelæggelse og gennemførelse, og en eventuel kontrakt vil skulle indgås med Movia.

Alle henvendelser om yderligere oplysninger, dokumentation mv. skal rettes til den af Movia udpegede kontaktperson, der er:

Gert Højbjerg Mortensen

Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
+45 36 13 19 16
ghm@moviatrafik.dk

Alle henvendelser i form af spørgsmål til indholdet, forståelse af udbudsmaterialet eller vedrørende proceduremæssige spørgsmål skal stiles til Movia, Kontrakter, via [udbudshjemmesiden](#) under menupunktet "Send Spørgsmål".

Opstår der uoverensstemmelser mellem Movias skriftlige angivelser og mundtlige udsagn, skal de skriftlige angivelser til enhver tid gælde forud.

Movia kan på et hvilket som helst tidspunkt under udbuddet udpege en anden kontaktperson.

Medmindre andet klart og tydeligt angives af tilbudsgiver, vil Movia stille eventuelle meddelelser under udbudsforretningen til den medarbejder hos tilbudsgiver, som tilbudsgiveren har angivet som kontaktperson i eESPD'et. Tilbudsgiver kan til enhver tid udpege en anden kontaktperson.

1.1.2. Tilbudsgivers forhold

Tilbudsgiver skal under hele udbudsprocessen være den af Movia prækvalificerede juridiske person. Tilbudsgiver kan ikke lade sig erstatte af en anden juridisk person, og dette gælder også eventuelle koncernforbundne virksomheder.

Såfremt tilbudsgiver agter at anvende underleverandører til udførelsen af den udbudte ydelse, skal navne på den eller disse juridiske personer angives klart og entydigt i det endelige tilbud. Hvis prækvalifikationen omfatter en eller flere underleverandører, skal disse underleverandører i forhold til tilbudsgiver forestå de leverancer, som underleverandørerne er prækvalificeret til.

Inden for udbudsreglernes rammer kan Movia i visse særlige tilfælde tillade forandringer hos den eller de prækvalificerede. Movia er aldrig forpligtet til at tillade forandringer, og eventuel forandring skal før afgivelse af endeligt tilbud forudgående tillades skriftligt af Movia.

Tilbudsgiver skal sikre, at eventuelle underleverandører ligeledes påtager sig at behandle oplysninger fortroligt.

1.2. Tilbudsfasen

Den konkurrenceprægede dialog, hvis formål har været at indkredse og fastslå, hvorledes Movias behov i forbindelse med driften af havnebussejladsen bedst opfyldes, er nu afsluttet. Undervejs har to af de oprindelige fem prækvalificerede økonomiske aktører valgt at trække sig fra den videre deltagelse i udbuddet. Tilbage er tre prækvalificerede økonomiske aktører.

Fremsendelsen af det endelige udbudsmateriale markerer afslutningen på dialogfasen og overgangen til tilbudsfasen. På baggrund af det endelige udbudsmateriale opfordres de tilbageværende tilbudsgivere til at afgive endeligt tilbud på grundlag af de løsninger, der har været præsenteret og drøftet under dialogfasen.

På baggrund af en evaluering af de indkomne tilbud vil Movia tildele kontrakten til den tilbudsgiver, der har afgivet det økonomisk mest fordelagtige tilbud.

1.2.1. Tilbudsafgivelse

Tilbud skal for at være rettidigt og kunne tages i betragtning under udbuddet være modtaget af Movia via Movias udbudshjemmeside https://www.ethics.dk/asp4/tender/movia_0505_20171023.nsf, senest den:

4. juni 2018, kl. 14:00

Ethvert tilbud, der modtages efter dette tidspunkt, vil blive afvist.

1.2.2. Spørgsmål om udbuddet

Spørgsmål i forbindelse med afgivelsen af det endelige tilbud kan stilles af de tilbageværende tilbudsgivere, der er blevet opfordret til at afgive tilbud.

Alle spørgsmål, der stilles senest 14 dage før tilbudsfristen, vil blive bevaret.

Spørgsmål, der stilles senere end 14 dage før tilbudsfristen, vil alene blive besvaret i det omfang, besvarelsen kan afgives senest seks dage før fristen. Spørgsmål, der stilles senere end seks dage før tilbudsfristen, kan ikke forventes besvaret. I særlige tilfælde kan Movia vælge at besvare senere indkomne spørgsmål.

Spørgsmål vil blive besvaret skriftligt. Spørgsmål og svar vil i anonymiseret form blive offentliggjort på [Movias udbudshjemmeside](#).

1.2.3. Afklaring, præcisering og tilpasning af tilbud

I tiden mellem modtagelsen af endeligt tilbud og frem til Movia giver underretning om tildelingsbeslutningen, kan tilbudsgiverne ikke påregne, at der vil være kontakt med Movia.

Efter Movia har modtaget tilbudsgivernes endelige tilbud, kan Movia anvende fremgangsmåderne i forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 48, stk. 6, til i dialog med tilbudsgiverne at afklare, præcisere og tilpasse tilbuddene, men således at denne gennemføres uden fare for konkurrencefordrejning eller forskelsbehandling.

Movia er inden for udbudsrettens grænser berettiget til at kontrollere oplysninger givet i tilbud, herunder er tilbudsgiver forpligtet til hurtigst muligt at yde rimelig bistand i anledning af henvendelse fra Movia i dette øjemed.

1.2.4. Formkrav, alternative tilbud

Endeligt tilbud skal afleveres på dansk.

Eventuelle bilag omfattende tekniske specifikationer, brochuremateriale eller lignende må dog gerne være på svensk, norsk eller engelsk, såfremt dokumentationen ikke foreligger på dansk.

Der er ikke mulighed for at afgive alternative tilbud.

1.2.5. Tilbuddets indhold

Ved afgivelse af endeligt tilbud skal følgende dokumenter afleveres i udfyldt stand. Dokumenterne findes på udbudshjemmesiden under menupunktet "Udbudsmateriale":

- Tilbudsblanket, jf. pkt. 1.2.5.1
- Liste over bådmateriel, jf. pkt. 1.2.5.2
- Driftsredegørelse, jf. pkt. 1.2.5.3

Derudover skal der afleveres:

- Den i pkt. 1.2.5.5 angivne dokumentation.
- En fuld serviceattest fra Erhvervsstyrelsen (eller tilsvarende for udenlandske virksomheder), maksimalt 6 måneder gammel
- Dokumentation for sædvanlig erhvervsansvarsforsikring

1.2.5.1. Tilbudsblanket

Tilbudsblanketten (udbudsmaterialets bilag 4) skal indeholde følgende oplysninger:

- Pris

Prisen skal opdeles i:

a) Faste omkostninger (anlæg, administration mv.)	Pris pr. måned
b) Bådafhængige omkostninger (renter, afskrivning, reparation, vedligeholdelse og renholdelse, forsikring mv.)	Pris pr. driftsbåd pr. måned
c) Sejlplantimeafhængige omkostninger (chaufførløn, brændstof mv.)	Pris pr. sejlplantime
d) Slutværdien for alle både efter 12. kontraktår. Priserne angives i 2018- priser. Slutværdien skal svare til 25% af bådenes værdi ved driftsstart som dokumenteret i henhold til pkt. 1.2.5.5.	Pris for alle både
e) Omkostninger til ombygning af anlægsfaciliteter (inkl. moms)	

Den samlede tilbudte pris beregnes ud fra 12*tilbudte pris pr. normalår plus bådenes samlede slutværdi og eventuelle omkostninger til ombygning af anlægsfacilitet.

- Servicegrad

Det tilbudte niveau for servicegraden skal angives på tilbudsblanketten. Den tilbudte servicegrad skal være minimum 99,5% og maksimum 99,9%.

1.2.5.2. Liste over bådmateriel

Liste over bådmateriel (udbudsmaterialets bilag 5) skal udfyldes.

Det skal tydeligt fremgå, hvilket bådmateriel, der tilbydes for hver enhed.

Det fremgår af skemaet, hvilke specifikke oplysninger, der skal angives. (De i bilaget angivne værdier for fart og manøvre skal, jf. pkt. 3.1.3 nedenfor, eftervises under fartøjernes prøvetur og skal udover de i listen angivne værdier indeholde minimum zigzag manøvre test resultat med "overshoot" vinkel ved 10⁰/10⁰ og "overshoot" vinkel ved 20⁰/20⁰)

1.2.5.3. Driftsredegørelse

I driftsredegørelsen (udbudsmaterialets bilag 6) skal tilbudsgiver udfylde en forpligtende redegørelse for driften og de ressourcer, der vil blive anvendt i forbindelse med den tilbudte sejlads.

1.2.5.4. Forbehold og bemærkninger

Enhver tilsigtet eller utilsigtet uoverensstemmelse mellem udbudsmaterialet og forhandlingstilbud eller endeligt tilbud har karakter af forbehold. Movia er berettiget – og ofte forpligtet – til at afvise endelige tilbud med forbehold til udbudsmaterialet, medmindre der er tale om et åbenbart bagatelagtigt forbehold.

Såfremt tilbudsgiver ikke har udfyldt et eller flere af følgende felter, vil Movia lægge til grund, at tilbudsgiveren netop opfylder de fastsatte mindstekrav:

I bilag 4, Tilbudsblanket:

- Kvalitet i driften, Servicegrad

I bilag 5, Liste over bådmateriel:

- Antal siddepladser.
- Antal barnevogne
- Antal cykler
- Antal kørestole
- Miljø, Fordeling mellem emissionsfri og ikke emissionsfrie drivmidler
- Miljø, Udvendig støj
- Miljø, Indvendig støj

Såfremt en tilbudsgiver angiver et antal både eller sejplantimer, der afviger fra det i udbudsmaterialet angivne, forbeholder Movia sig at foretage korrektion for fejlen, dog således at de af tilbudsgiver tilbudte satser pr. båd og sejlsplanstime ikke ændres.

Tilbudsgiver opfordres til ikke at tage forbehold i endelige tilbud, da forbehold indebærer betydelig risiko for, at tilbuddet ikke kan danne grundlag for tildeling. Hvis tilbudsgiver alligevel vælger at tage forbehold, bedes tilbudsgiver udtrykkeligt angive forbeholdet og redegøre for, hvorfor forbeholdet er taget.

Movia kan ikke foretage tildeling på grundlag af et tilbud med forbehold overfor grundlæggende elementer i udbudsmaterialet eller andre forbehold, der ikke af Movia kan prissættes med den fornødne sikkerhed, med mindre de er bagatelagte. Mindstekrav anses altid for grundlæggende elementer.

I stedet for at overveje forbehold opfordres tilbudsgiver til tidligst muligt under spørgsmål/svar at henlede Movias opmærksomhed på eventuelle u hensigtsmæssige krav af betydning i udbudsmaterialet.

Tilbudsgiver opfordres til ikke uovervej et at vedlægge standarddokumenter i form af standard leveringsbetingelser mv. til noget tilbud, idet sådanne dokumenter kan indeholde utilsigtede forbehold.

1.2.5.5. Øvrige dokumenter

Følgende materiale skal indgå i tilbudsgivers endelige tilbud,

Investering

- Dokumentation for bådenes værdi ved driftsstart
 - Ved nye både anvendes anskaffelsesprisen
 - Ved brugte både anvendes den regnskabsmæssige nedskrevne værdi, tillagt pris for opgradering.
- Ønsker tilbudsgiver at ændre anløbspontonerne, skal der vedlægges dokumentation vedrørende ombygning. Herunder i relation til ændringernes omfang og indhold, tidsplanen for ombygningen og hvordan tilbudsgiver vil opretholde driften under ombygningen.

Teknisk dokumentation

Tegninger, diagrammer, og billeder i et omfang og en kvalitet, der sikrer, at udbyder kan danne sig et fuldstændig indtryk af bådenes kvalitet.

Tegninger skal være i målestoksforholdet 1:50

General Arrangement

Detaljeringsgrad så følgende kan vurderes:

- Indretning og udsyn for passagerer og besætning
- Anløb og passager adkomst
- Fortøjning og batteriopladning
- Arrangement af maskin- og batterirum samt fremdrivning

Teknisk specifikation

Detaljeringsgrad så følgende kan vurderes:

- Maksimal højde over vandlinjen (air draught)
- Kvalitet og komfort af aptering
- Belysning
- Indendørs klima
- Materialer og struktur opbygning (evt. middelspant tegning)
- Tiltag for at modvirke is skader
- Malingsystem
- Generator
- El pakke
- Fremdrivning
- Styring

Liste over hovedkomponenter (makers list)

Detaljeringsgrad så følgende kan vurderes:

- Kvalitet af enkelt komponenter
- Kvalitet af samlede pakker per enkelt leverandør(er)

Linjetegning, stabilitetsbetingelser & CFD beregningsrapport

Detaljeringsgrad så følgende kan vurderes:

- Kursstabilitet og manøvre dygtighed
- Sødygtighed og komfort
- Fart og bølgedannelse

1.2.6. Vedståelsesfrist

Vedståelsesfristen for endeligt tilbud er 90 dage fra tilbudsafgivelsen. Såfremt tilbudsgiver får meddelelse om, at Movia har identificeret tilbudsgiverens endelige tilbud som det vindende tilbud, er Movia indtil udløbet af vedståelsesfristen berettiget til ved afgivelse af skriftligt påkrav at forlænge vedståelsesfristen med 8 uger.

Tilbudsgiverne kan i relation til tidsplanen basere tilbudsafgivelsen på en forudsætning om, at kontrakten bliver indgået inden udgangen af første uge af juli 2018. Såfremt kontraktindgåelse ikke kan ske som forudsat, og dette ikke skyldes forhold, der kan tilregnes den tilbudsgiver, som kontrakten indgås med, vil Movia forhandle og aftale de som følge heraf nødvendige justeringer af aftalen med den vindende tilbudsgiver, således at driften kan iværksættes den 1. januar 2020, eventuelt om nødvendigt i en periode med alternativt materiel.

1.2.7. Øvrige forhold

Tilbudsgiverne kan ikke forlange endeligt tilbud tilbageleveret af Movia, der til gengæld er uberettiget til at anvende disse i andre sammenhænge end i forhold vedrørende nærværende udbud.

Tilbudsgivers omkostninger forbundet med at afgive endeligt tilbud under nærværende udbud er Movia uvedkommende, jf. dog punkt 1.7 om tilbudsvederlag.

1.3. Tilbudsevaluering

1.3.1. Tildelingskriterium og underkriterier

Tildelingskriteriet er som anført i udbudsbekendtgørelsen det økonomisk mest fordelagtige bud.

Movia vil anvende følgende underkriterier med den for hvert underkriterium anførte vægt:

- | | |
|---------------------------|------|
| • Pris | 40 % |
| • Kvalitet af drift | 35 % |
| • Miljø | 10 % |
| • Kvalitet af bådmateriel | 15 % |

Angivelsen i % er den vægtningsfaktor, det tildelte antal point for underkriteriet multipliceres med.

I det følgende er nærmere beskrevet, hvad Movia vil lægge vægt på ved bedømmelsen af de enkelte underkriterier samt processen ved evaluering.

1.3.1.1. Pris

I evalueringen af underkriteriet "Pris" indgår

- **De samlede betalinger over kontraktens løbetid**

Kriteriet vurderes ud fra værdien af de samlede betalinger over kontraktens løbetid, dvs. såvel de løbende betalinger som betaling af slutværdien ved overdragelse af bådene ved kontraktophør efter udløbet af 12 år fra ikrafttrædelsestidspunktet. Hertil kommer eventuelle omkostninger til ombygning af anlægsfacilitet jf. punkt 3.13.

Tilbudsgiverne skal anvende tilbudsblanketten (bilag 4) til angivelse af de løbende betalinger, bådernes samlede slutværdi samt omkostninger til ombygning af anlægsfaciliteter. Hver enkelt båds slutværdi skal angives i bilag 5 "Liste over bådmateriel". Bådernes slutværdi skal angives efter udgangen af det 12. kontraktår og udgøre 25% af bådernes værdi ved driftsstart (værdien svarer til værdien som dokumenteret i henhold til 1.2.5.5). Priserne angives i 2018-priser. Den samlede tilbudte pris beregnes ud fra 12*tilbudte pris pr. normalår plus bådernes samlede slutværdi og eventuelle omkostninger til ombygning af anlægsfacilitet, jf. punkt 3.13.

Prisen evalueres efter en pointmodel på en skala fra 0-10. Ved denne evaluering benyttes en lineær nulpunktsmodel, hvor udgangspunktet er, at tilbuddet med den laveste pris tildeles maksimum point (10), mens 0 point gives til tilbud, hvis pris ligger 20% over prisen for tilbuddet med den laveste pris.

1.3.1.2. Kvalitet af drift

I vurderingen af underkriteriet "Kvalitet af drift" indgår:

- **Grad af udført sejlads (servicegrad)**
Ved vurderingen af dette delkriterium vurderes hvorvidt, og i hvilket omfang tilbudsgiver tilbyder en højere servicegrad end minimumskravet. Der kan afgives tilbud på en servicegrad mellem 99,50% og 99,90%. I afsnit 10 er anført mindstekrav til servicegrad. Såfremt disse krav ikke bliver opfyldt, vil tilbuddet blive afvist som ukonditionsmæssigt.

- **Øvrig kvalitet af drift**
Til sikring af øvrig kvalitet i drift vil det blive vurderet:
 - Trafikafvikling: Hensigtsmæssigheden af tilbudsgivers tilsyn med trafikafviklingen og håndtering af aktiv trafikstyring, samt
 - Løbende kommunikation: Hensigtsmæssigheden af tilbudsgivers organisering af den løbende kommunikation med Movia omkring den daglige drift, herunder indberetning af hændelser, som tilbudsgiver er pligtig at indberette til Movia.

- **Tid fra den 1. januar 2020 til fuld idriftsætning af bådene**
Movia lægger vægt på, at 4 ud af de 5 tilbudte både kan være fuldt idriftsatte den 1. januar 2020. Såfremt dette ikke er muligt, vil Movia ved evalueringen af tilbuddene lægge vægt på, at tiden fra den 1. januar 2010 til fuld idriftsætning af 4 ud af de 5 tilbudte både er kortest mulig. Den midlertidige materielløsning skal opfylde mindstekravene anført i pkt.3. Fuld idriftsætning af 4 ud af de 5 tilbudte både skal senest ske inden udgangen af marts 2020, og tilbud, ifølge hvilke fuld idriftsætning af de tilbudte både sker efter denne dato, vil være ukonditionsmæssige. Det bemærkes, at der ikke evalueres på idriftsætningstidspunktet for den 5. båd, idet der for denne gælder et fast krav om idriftsætning af den 5. båd inden udgangen af maj 2020.

Underkriteriet vurderes ud fra det af tilbudsgiveren anførte i tilbudsblanketten (bilag 4) ("Grad af udført sejlads (servicegrad)"), i det udfyldte skema: Liste over bådmateriel (bilag 5) ("Idriftsættes den (Dato)") samt driftsredegørelsen (bilag 6) ("Driftsgennemførelse").

Ved evalueringen af "Grad af udført sejlads" tildeles 10 point til tilbud med en servicegrad på 99,9%, og 0 point til tilbud med en servicegrad på 99,50%. Point fordeles med lineær interpolation herimellem.

Ved evalueringen af "Øvrig kvalitet af drift" anvendes følgende model:

Opfyldelse af delkriterierne	Point
Bedst mulige opfyldelse af kriteriet Glimrende/fortrinlig opfyldelse af kriteriet	10
Rigtig god/meget tilfredsstillende opfyldelse af kriteriet	9
God opfyldelse af kriteriet	8
Over middel i opfyldelse af kriteriet	7
Tilfredsstillende/middel opfyldelse af kriteriet	6
Under middel i opfyldelse af kriteriet	5
Noget under middel i opfyldelse af kriteriet	4
Ringe opfyldelse af kriteriet	3
Ringere opfyldelse af kriteriet	2
Dårlig opfyldelse af kriteriet	1
Helt utilfredsstillende opfyldelse af kriteriet (alene konditionsmæssigt tilbud	0

Ved evalueringen af "Tid fra den 1. januar 2020 til fuld idriftsætning af bådene" anvendes følgende evalueringsmodel:

4 både leveret 1. januar 2020 giver 10 point

4 både leveret 31. marts 2020 giver 0 point

Der foretages en lineær interpolation på dagsbasis, således at hver båd tildeles 2,5 point, hvis den indsættes 1. januar 2020 og 0 point, hvis den indsættes 31. marts 2020.

Eksempel:

	Leveringsdato i 2020				
	1. januar	1. februar	15. februar	1. marts	31. marts
En båd	2,50	1,66	1,25	0,83	0,00
En båd	2,50	1,66	1,25	0,83	0,00
En båd	2,50	1,66	1,25	0,83	0,00
En båd	2,50	1,66	1,25	0,83	0,00
Samlet pointsum	10,00	6,64	5,00	3,32	0,00

Eksempel:

Levering i 2020	Point
En båd 1. januar	2,50
En båd 1. februar	1,66
En båd 15. februar	1,25
En båd 1. marts	0,83
I alt	6,24

Ved bedømmelsen af underkriteriet "kvalitet af drift" vil point for "Grad af udført sejlads", "Øvrig kvalitet af drift" og "Tid fra 1. januar 2020 til fuld idriftsætning af bådene" blive vægtet lige.

1.3.1.3. Miljø

Movia lægger vægt på, at bådene har lavest mulige emissioner, hvorfor lavere emission end kravene på følgende områder vil blive tillagt positiv betydning:

- Udledning af NOx
- Udledning af partikler
- Udledning af indvendig støj
- Udledning af udvendig støj

Underkriteriet vurderes ud fra tilbudsgivers oplysninger i det udfyldte skema: Liste over bådmateriel (Bilag 5).

Det er den samlede udledning på alle 4 driftsbåde plus reservebåd, der evalueres i forhold til.

Tilbuddene evalueres ved 15.000 sejlplantimer. Har bådene forskellig udrustning og dermed forskellige emissioner, skal det oplyses hvilken fordeling af driftstid mellem bådene, der ligger til grund for beregningen.

En øget driftsandel på ikke emissionsfrie drivmidler, ved øget sejlplantimetaltal ud over de 15.000 timer, tillægges ikke negativ betydning

En reduceret driftsandel på ikke emissionsfrie drivmidler, ved reduceret sejlplantimetaltal, mindre end de 15.000 timer, tillægges ikke positiv betydning

Ved evalueringen af udledningen af NOx tildeles 10 point for ingen udledning af NOx og 0 point til en udledning svarende til den i henhold til de af Movia stillede krav maksimalt tilladte udledning. Point fordeles med lineær interpolation herimellem.

Ved evalueringen af udledningen af partikler tildeles 10 point for ingen udledning af partikler (fra brændstof) og 0 point til en udledning svarende til den i henhold til de af Movia stillede krav maksimalt tilladte udledning. Point fordeles med lineær interpolation herimellem.

Udledning af NOx og partikler antages at være proportionale med andelen af drift på ikkeemissionsfrie drivmidler og vægtes derfor med andelen af ikkeemissionsfri drivmidler i forhold til andelen af

emissionsfrie drivmidler. **Det er fordelingen mellem energiindholdet i de ombordtagne brændstoffer, der angiver andelen af ikke emissionsfrie drift.**

Ved evaluering af udledning af støj tildeles point efter følgende model:

STØJ UDV		STØJ INDV	
dB	Point	dB	Point
MU	0	MU	0
MU -1 dB	1	MU -1 dB	1
MU -2 dB	2	MU -2 dB	2
MU -3 dB	3	MU -3 dB	3
MU -4 dB	4	MU -4 dB	4
MU -5 dB	5	MU -5 dB	5
MU -6 dB	6	MU -6 dB	6
MU -7 dB	7	MU -7 dB	7
MU -8 dB	8	MU -8 dB	8
MU -9 dB	9	MU -9 dB	9
MU ≥1-10 dB	10	MU - ≥10 dB	10

Hvor MU angiver værdien for den maksimale tilladte udledning, som fremgår af pkt. 5.4

Ved bedømmelsen vil point for bådens udledning af NOx, partikler, indvendig støj og udvendig støj blive multipliceret med vægtningerne: 35%, 35%, 15% hhv. 15%.

1.3.1.4. Kvalitet af bådmateriel

Movia lægger vægt på, at bådmateriellet er af høj kvalitet. I vurderingen heraf indgår:

- **Bådmateriellets alder 10%**
Movia vurderer nyt materiel bedst og nyere materiel bedre end ældre materiel. Bådenes alder regnes fra tidspunktet for 1. søsætning.
- **Kapacitet og indretning 50%**
Movia lægger vægt på bådmateriellets kapacitet ud fra et ønske om antallet af siddepladser. Minimumskravet er 60 indendørs siddepladser. 80 eller flere indvendige siddepladser anses for bedst mulige opfyldelse af kriteriet.

Antallet af siddepladser opgøres som faste sæder plus antallet af klapsæder, forudsat siddepladserne er godkendt af Søfartsstyrelsen og det valgte klassifikationsselskab. Ved opgørelse af kapacitet kan arealer kun medregnes en gang. Eksempelvis kan klapsæder placeret i flexarealer kun tælles med i det omfang, minimumskravet til flexareal fortsat er opfyldt. (Dvs. minimumskravene til kørestole, barnevogne og cykler skal først opfyldes, derefter kan antallet af klapsæder tælles med i antallet af siddepladser).

Desuden tillægges indretningsmæssige forhold eller tiltag, der sikrer et godt flow for passagerne og øger passagerkomforten på andre områder, positiv betydning.

Følgende forhold er eksempler på tiltag, som øger passagerkomforten, og dermed tillægges positiv betydning:

- USB-strømuttag.
 - Godt udsyn for passagererne, gennem store vinduer, gerne ført til loft eller over. Movia stiller ikke krav om en bestemt udformning af vinduerne. I designet kan benyttes buede vinduer, krumme vinduer, tagvinduer eller en kombination af disse løsninger.
 - Designmæssig høj kvalitet. Det har betydning at bådmateriellet fremstår i moderne, tidløst, indbydende og enkelt design, med ubrudte flader, og signalerer høj materialekvalitet.
 - Skrogform og stabilitet er designet således, at der opnås god komfort også under dårlige vejrforhold.
- **Holdbarhed 10%**
Det tillægges positiv betydning, at bådmateriellet er fremstillet med høj bygge- og materialekvalitet, der sikrer en lang levetid.
 - **Minimering af afdriften i blæsevejr 5%**
Det tillægges positiv værdi, at der ved design af overbygning og ved fastlæggelse af forholdet mellem dybgang og skibets højde over vandlinjen er taget hensyn til at minimere afdriften i blæsevejr.
 - **Teknologisk fremtidssikring 5%**
Det tillægges positiv betydning, at bådmateriellet er forberedt til retrofit af nye teknologiske løsninger, f.eks. brændselscelle, énmandsbetjening, eller andre innovative løsninger. Løsningerne må gerne være ambitiøse, men skal have en realistisk mulighed for at kunne implementeres inden for kontraktperioden.
 - **Vedligeholdelse af bådmateriel 20%**
Det tillægges positiv betydning, at tilbudsgiver demonstrerer, at tilbudsgiver vil sikre, at materiellet til stadighed er i god og vedligeholdt stand.

Ved evaluering vurderes den tilbudte havnebuspakke samlet, men de tilbudte både vurderes individuelt.

Underkriteriet vurderes ud fra tilbudsgivers oplysninger i det udfyldte skema: Liste over bådmateriel (Bilag 5) og driftsredegørelsen (bilag 6), samt den i punkt 1.2.5.5. nævnte dokumentation.

Bådmateriellets alder

Ved evalueringen af bådmateriellets alder tildeles point efter følgende skala:

År (1. søsætning)	Point
2019	10
2018	9
2017	8
2016	7
2015	6
2014	5
2013	4
2012	3
2011	2
2010	1
2009>	0

Kapacitet og indretning, Holdbarhed, Minimering af afdriften i blæsevejr, Teknologisk fremtidssikring samt Vedligeholdelse af bådmateriel

Ved evalueringen af disse parametre, tildeles der point efter følgende model:

Opfyldelse af delkriterierne	Point
Bedst mulige opfyldelse af kriteriet Glimrende/fortrinlig opfyldelse af kriteriet	10
Rigtig god/meget tilfredsstillende opfyldelse af kriteriet	9
God opfyldelse af kriteriet	8
Over middel i opfyldelse af kriteriet	7
Tilfredsstillende/middel opfyldelse af kriteriet	6
Under middel i opfyldelse af kriteriet	5
Noget under middel i opfyldelse af kriteriet	4
Ringe opfyldelse af kriteriet	3
Ringere opfyldelse af kriteriet	2
Dårlig opfyldelse af kriteriet	1
Helt utilfredsstillende opfyldelse af kriteriet (alene konditions-mæssigt tilbud	0

1.4. Underretning om tildelingsbeslutningen

De tilbageværende tilbudsgivere i tilbudsfasen vil hurtigst muligt og samtidig få skriftlig underretning om tildelingsbeslutningen.

Movia kan indlede drøftelser med den vindende tilbudsgiver inden for rammerne af forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 48, stk. 7.

Underretning om tildelingsbeslutningen til den vindende tilbudsgiver er ikke et løfte om at ville indgå kontrakt med tilbudsgiveren, men alene underretning om, at tilbudsgiver efter Movias vurdering har afgivet det vindende tilbud. Der er ingen kontrakt eller løfte herom, før eventuel kontrakt er underskrevet af alle parter. Kontrakt kan først indgås efter udløbet af stand still-perioden, jf. klagenævnslovens § 3.

Movias underretning om tildelingsbeslutningen fritager ikke forbigåede tilbudsgivere fra forpligtelserne efter endeligt tilbud, der er bindende indtil udløbet af vedståelsesfristen, jf. punkt. 1.2.6.

1.5. Aflysning

Indtil udbuddet er afsluttet med indgåelse af kontrakt, vil udbuddet af Movia kunne aflyses, hvis Movia har saglig grund til aflysning.

1.6. Fortrolighed

Movia vil så vidt muligt sikre fortroligheden af alle oplysninger i tilbudsgivers tilbud, som angår tilbudsgivers fortrolige forretningsmæssige forhold, jf. forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 39.

Movia er opmærksom på, at der ved konkurrencepræget dialog gælder særlig pligt for Movia til at sikre, at Movia ikke over for andre tilbudsgivere uden tilbudsgivers forudgående samtykke må afsløre de løsninger, som tilbudsgiver har foreslået, eller andre fortrolige oplysninger, som tilbudsgiver har givet Movia under dialogen, jf. forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 48, stk. 3.

Fortrolighedstilsagnet må i sagens natur vige i den udstrækning, hvor lovgivningen forpligter Movia til at videregive oplysninger til tredjemand.

I den udstrækning, hvor tilbudsgiver selv anser oplysninger for særligt konkurrencefølsomme, bedes dette tydeligt markeret i tilbuddet ud for de pågældende oplysninger, hvorefter Movia vil tilstræbe at oplysninger ikke videregives. Generelle angivelser om konkurrencefølsomhed eller lignende kan ikke forventes tillagt betydning.

Movia er dog til enhver tid berettiget til at anvende oplysninger i den udstrækning, hvor dette er til berettiget varetagelse af Movias interesser under en rets- eller klagesag med tilknytning til udbuddet.

Movia vil sikre, at eventuelle eksterne rådgivere og andre eksterne, der måtte udføre opgaver for Movia under udbuddet, over for Movia påtager sig at behandle oplysninger fortroligt.

Tilbudsgiver skal tilsvarende sikre fuld fortrolighed i forhold til tredjemand med hensyn til alle oplysninger, som tilbudsgiveren modtager under udbudsforretningen, og som angår forhold, der ikke er offentligt tilgængelige.

1.7. Tilbudsvederlag

Tilbudsgivere, der deltager aktivt i udbuddet og i dialogmøder, modtager DKK 20.000 ekskl. moms pr. gennemført dialogmøde for deres arbejde, såfremt de ikke bliver kontraktpart. Tilbudsvederlaget udbetales inden for 30 dage efter at kontrakten er underskrevet med den vindende tilbudsgiver.

Den vindende tilbudsgiver vil ikke modtage et sådant vederlag.

2. Den udbudte kontrakts omfang

Rutesejladsen i Københavns Havn blev igangsat i sommeren 2000 som et samarbejde mellem Københavns Kommune, Københavns Havn og det daværende Hovedstadens Udviklingsråd.

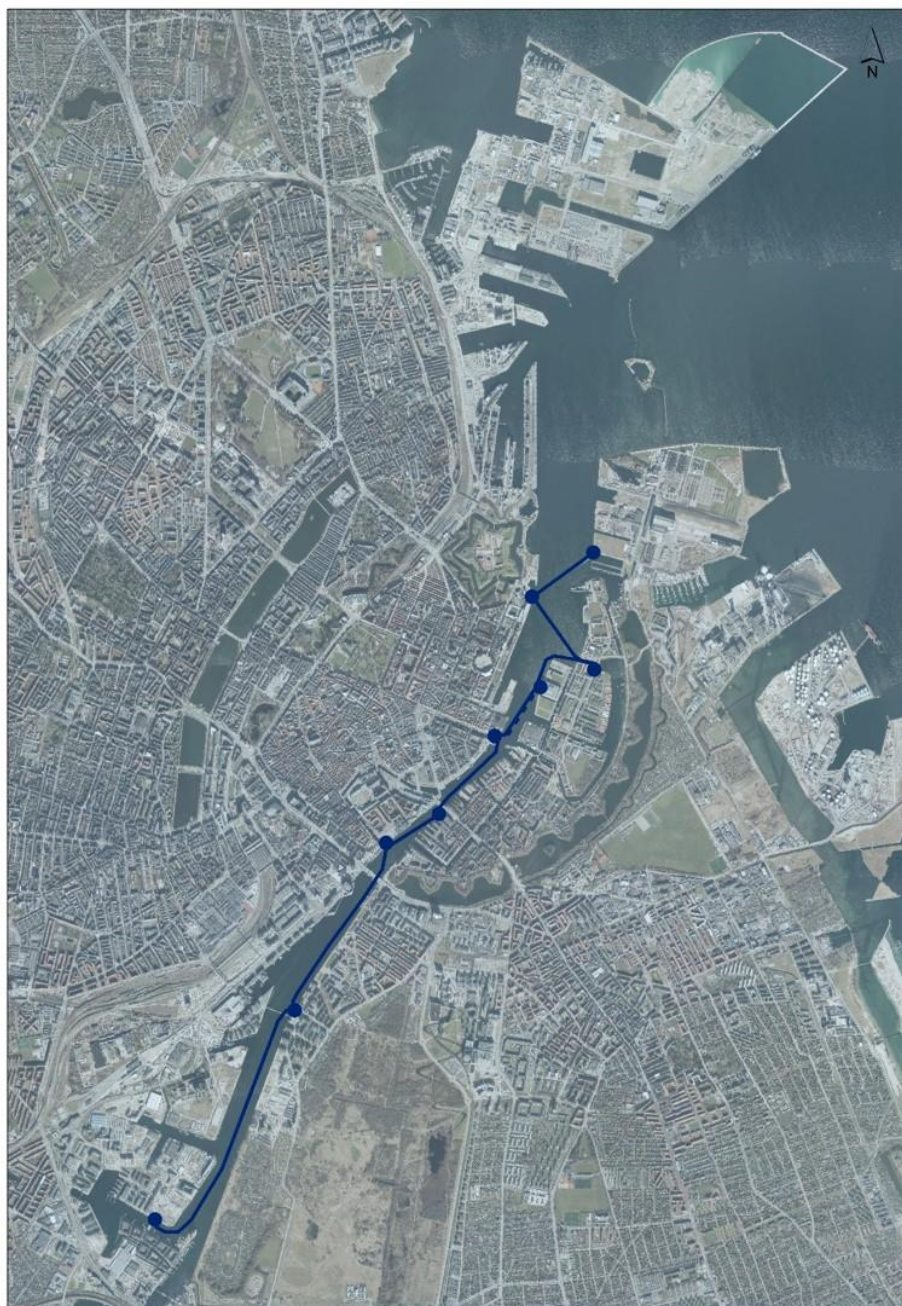
Driften af disse sejlene busser i fast rutefart mellem stoppesteder i det indre af Københavns Havn blev startet med tilskud fra det daværende Trafikministerium som et forsøg på at udbygge den kollektive trafik langs havnefronterne i Københavns Havn, hvor nye aktiviteter og mange nye arbejdspladser øgede behovet for en hurtig og sikker transport på tværs af havnen.

Rutesejladsen med havnebusserne er løbende tilpasset den fortsatte udvikling og aktivitet langs havnefronterne i Københavns Havn. I oktober 2011 blev havnebussens rute gjort sammenhængende fra Nordre Toldbod i nord til Teglholmen i syd. Senest er havnebussens rute forlænget til Refshaleøen, og der er indført en sommersejlplan for at imødegå en stor passagerefterspørgsel i sommerperioden.

Det er driften af denne rutesejlads, som Movia nu genudbyder (basisydelsen). Hertil er genudbuddet benyttet til i de nye driftskontrakter at få indbygget muligheder for udvidelser og ændringer i det oprindelige koncept.

2.1 Basisydelse

Basisydelsen omfatter rutesejlads med 4 driftsbåde i dagtimerne svarende til ca. 15.000 sejlplantimer pr. år, samt en reservebåd, der kan opretholde sejlads, når en af de fire driftsbåde tages ud af drift for vedligehold, reparation, eller andre årsager.



Figur 1: Basisydelse: rute og stoppesteder

2.2 Mulighed for udvidelse og øvrig ændringsadgang

Foruden basisydelsen skal det være muligt at udvide driften med op til 2 driftsbåde. Driftsomfanget pr. ekstra båd er 3.500 timer årligt. Udvidelsen kan eksempelvis omfatte betjening af nye stoppesteder ved Islands Brygge Syd, Enghave Brygge samt Orientkaj i Nordhavn.

I tilfælde af Movias udnyttelse af muligheden for at udvidelse af driften med op til 2 yderligere både håndteres via ændringsmekanisme i kontraktens § 18, hvorefter prisen på udvidelsen fastsættes, når udnyttelse af optionen aktualiseres, og i givet fald på baggrund af kontraktens bestemmelser om prisfastsættelse.

Rutesejladsen skal udføres med bådmateriel, der er ejet og bemannet af tilbudsgiveren eller en af tilbudsgiveren kontraktligt forpligtet underoperatør.

Movia fastsætter og kan til enhver tid ændre ruteføring, driftsomfang, stoppestedspacering, intervaller, øvrige stoppestedsforhold mv. og varetager forhandlinger med kommuner, Politiet, By & Havn og øvrige relevante myndigheder herom. Den valgte operatør inddrages i størst muligt omfang.

2.3 Kontraktperiode

Der skal afgives tilbud på en kontraktperiode på 10 år fra aftalt driftsstart og med mulighed for at forlænge kontraktperioden med yderligere 2 år.

2.4 Opgørelse af sejlplantid

Ved sejlplantid forstås den sejltid, der indgår i de sejlplaner, som Movia fastlægger. Ophold før og efter en tur medregnes ikke. Ophold undervejs på en tur, som fremgår af sejlplanen medregnes som sejlplantid. Tomsejllads medregnes ikke i sejlplantiden. Tilbudsgiveren afregnes for sejlplantiden, og tilbudsgiveren skal således indregne den uproduktive tid i satsen for den sejlplantimeafhængige omkostning.

Ved tillægstid forstås en størrelse, som beskriver det enkelte vognløbs effektivitet. Den bruges udelukkende til regulering af den sejlplantimeafhængige omkostning (se definitionen af tillægstid i punkt 2.6.1).

Sejlplantid og tillægstid er oplyst i 2.5.2 – svarende til produktionen i en normaluge (uge 4). Den oplyste sejlplantid for de nævnte dagsperioder og den oplyste tillægstid vil være udgangspunktet for udregning af reguleringen for ændringer i effektiviteten i vognløbene (K1) og ændringer i dag- og døgnfordelingen (K2).

Reguleringen vil blive foretaget en gang pr. år og vil blive udregnet med udgangspunkt i produktionen for uge 4 hvert år (med undtagelse af første regulering).

Den første regulering vil blive foretaget i januar 2020 - gældende fra 1. januar 2020 til 31. december 2020. Reguleringen vil tage højde for ændringer som er foretaget i sejlplanen fra udbudstidspunktet og til den sejlplan som er gældende i uge 4 2020. Næste regulering vil tage højde for ændringer i sejlplanen for uge 4 2020 og til uge 4 2021 og vil blive foretaget i januar 2021 osv.

Antallet af sejlplantimer pr. normalår er beregnet som daglig produktion pr. dagtype ganget med antallet af dage for et år, der for ovennævnte udbudsenheder er fastsat til 250 dage med hverdagsplan, 50 dage med lørdagsplan og 65 dage med søndagsplan. Reduceret drift, som følge af ferie, er fratrukket sejlplantimetallet.

Udbudsmaterialet indeholder vognplaner for hverdage, lørdage og søndage. Der kan være variationer af hverdagsvognplanerne (f.eks. forskellige ferieperioder for uddannelsesinstitutioner), lørdagsplanerne

(f.eks. nytårsaften) og søndagsplanerne (f.eks. juleaften), som ikke påvirker det årlige antal sejplantimer nævneværdigt. Vognplaner for disse variationer indgår ikke i udbudsmaterialet.

2.4.1 Definition af ophold

I vognløbene i afregningsvognplanerne er turene bundet sammen med et ophold. Ændres fordelingen mellem sejplantid og ophold i et vognløb, sørger K1-faktorreguleringen for at betalingen for turene i vognløbet er tæt på konstant, jf. punkt 2.6.

Det betyder, at ophold på 15 minutter og derunder er indeholdt i sejplantimeprisen for turene på det aktuelle vognløb. For ophold over 15 minutter vil den del af opholdet, som er over 15 minutter ikke være betalt.

Det regnes ikke som ophold, hvis båden har forskellig ankomst- og afgangstid ved et checkpunkt midt på en tur, og der er eller kan være passagerer i båden. Tidsintervallet mellem ovennævnte ankomst- og afgangstid indgår i sejplantimerne.

2.4.2 Minimums endestationsophold

I afregningsvognplanerne for linje 991 og 992 planlægges linjerne med minimumstid til ophold ved endestationerne på minimum 2 minutter, se punkt 2.5.2.

I specielle tilfælde (f.eks. hvis der er tilladt skibsførerskift andre steder end på endestationen) kan Movia flytte minimums endestationsopholdet til et andet sted på linjen.

Disse planlagte minimumsophold skal anvendes til at opfange variationer i sejlløbet og må derfor ikke anvendes til pausetid eller skibsførerskift.

Movia er indstillet på efter aftale at øge minimumsendestationsopholdet på bestemte linjer og tidspunkter, såfremt der konstateres behov herfor.

Movia forudsætter, at operatøren drager omsorg for, at skibsføreren inden afgang fra endestationer har mulighed for at betjene og billettere publikum i så god tid før afgang, at båden kan afgå til tiden.

2.5 Afregningssejlløbsplaner, sejlløbstider og bådantal

I dette afsnit er angivet generelle oplysninger om de linjer, der indgår i H5 – Rutesejllads i Københavns Havn.

De udbudte sejlløbsplaner betegnes som "afregningssejlløbsplaner" og danner grundlag for beregning af det sejlløbstidetal og de både, der afregnes efter.

Afregningssejlløbsplanerne med de specifikke løb leveres kun elektronisk som standard-export-filer fra køreplanssystemet HASTUS og som tekst-filer.

Afregningsvognplanerne fremsendes til tilbudsgiveren senest 3 måneder før første driftsdag for henholdsvis hverdags-, lørdags og søndags afregningsvognplaner. Hverdagsvognløb mandag til fredag regnes som ét vognløb.

Antallet af driftsbåde justeres ikke i forbindelse med sejlplansskiftene. Afregningssejlplanerne kan blive ændret frem til 3 måneder før driftsstart. Eventuelle ændringer i sejlomfanget i perioden mellem tilbudsgivning og driftsstart indgår i beregningen af variationen for 1. kontraktår..

Standardeksportfiler fra Hastussystemet kan downloades på udbudshjemmesiden, under menupunktet *Udbudsmateriale/Sejlplaner*. Nærmere information om vejledning i læsning af Hastus-planerne kan fås ved henvendelse til Movias afdeling Trafik og Rådgivningscentret.

Udbud H5 indeholder 1 udbudsenhed: Linjerne 991, 992 og 993.

2.5.1 Driftssejlplaner

Movia kræver, at operatøren leverer driftssejlplaner. Driftssejlplanerne skal leveres til Movia senest 3 uger før planens ikrafttræden. Manglende overholdelse af afleveringsfrist eller levering af ukorrekte driftssejlplaner er omfattet af Movias sanktionsbestemmelser, jf. kontrakten.

Driftssejlplanerne skal indeholde en beskrivelse af de enkelte bådlob, som operatøren anvender i den daglige drift.

2.5.2 Udbudsenhed 1, uddybende oplysninger om sejlplan for 991, 992 og 993

Generelle oplysninger:

Linje 991

Refshaleøen – Nordre Toldbod – Holmen Nord – Operaen – Nyhavn - Knippelsbro – Det Kongelige Bibliotek – Bryggebroen - Teglholmen

Linje 992

Teglholmen –Bryggebroen- Det Kongelige Bibliotek – Knippelsbro – Nyhavn – Operaen – Holmen Nord – Nordre Toldbod – Refshaleøen

Linje 993

Pendulsejlads Nyhavn – Operaen. Linjen har ingen fast sejlplan, men sejler to timer efter forestillinger i Operaen. Der sejles kun på dage med forestillinger i Operaen. Sejladsomfang og tidspunkt aftales løbende, med passende varsel og med respekt for sejladsen på linje 991 og 992. Sluttes forestillingen inde for tidsrummet for den normale sejlplan på linje 991 og 992, kan Movia vælge, at reducere driften på linje 991 og 992 og i stedet indsætte både på linje 993.

Der er ikke vedlagt sejlplaner for linje 993. Sejladsomfanget på linje 993 er beskedent og skal anses for indhold i den samlede udbudte sejladmængde på 15.000 timer.

Driftsperiode

Hele året. Udvidet drift lørdag og søndag i månederne juni – juli – august – september.

Driftsomfang pr. normaluge (uge 4)

En normaluge er for linje 991 og 992 opgjort som 1 mandag, 1 tirsdag, 1 onsdag, 1 torsdag, 1 fredag, 1 lørdag og 1 søndag.

Ugedag	Tidsinterval	Timer	Timer i alt	Båddantal
Mandag	6.00-18.00	37,40	45,07	4
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	7,67		
Tirsdag	6.00-18.00	37,40	45,07	4
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	7,67		
Onsdag	6.00-18.00	37,40	45,07	4
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	7,67		
Torsdag	6.00-18.00	37,40	45,07	4
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	7,67		
Fredag	6.00-18.00	37,40	45,07	4
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	7,67		
Lørdag	6.00-14.00	8,80	24,27	3
	0.00-6.00 og 14.00-24.00	15,47		
Søndag	6.00-18.00	18,08	24,26	3
	0.00-6.00 og 18.00-24.00	6,18		











Sejlplantimer i alt i uge 4 273,88

Tillægstid i uge 4 63,46

Vægtede sejlplantimer i uge 4 29.501,00

Kilometertal og andre detailoplysninger fremgår af H5_afregningsark.xlsm.

Vognplaner, løb og ture for denne udbudsenhed (HASTUS-fil og tekst-fil):

HASTUS-filer	Tekstfiler
 HAS 0991 Hverdag 2018-01-01 2018-12-31 V01.HAS	 VP 0991 2018-01-01 2018-12-31 Hverdag V01
 HAS 0991 Lørdag 2018-01-02 2018-12-31 V01.HAS	 VP 0991 2018-01-02 2018-12-31 Lørdag V01
 HAS 0991 Lørdag 2018-06-01 2018-09-30 V02.HAS	 VP 0991 2018-01-02 2018-12-31 Søndag V01
 HAS 0991 Søndag 2018-01-02 2018-12-31 V01.HAS	 VP 0991 2018-06-01 2018-09-30 Lørdag V02
 HAS 0991 Søndag 2018-06-01 2018-09-30 V02.HAS	 VP 0991 2018-06-01 2018-09-30 Søndag V02

Filerne kan downloades på udbudshjemmesiden under menupunktet *Udbudsmateriale*.

Bemærkninger:

Linje 991 er planlagt med 2 minutters minimumsendestationsophold.

Linje 992 er planlagt med 2 minutters minimumsendestationsophold.

2.6 Beregning af faktorer til regulering af de sejlplantimeafhængige omkostninger

Movias hensigt med denne regulering er, på en ubureaukratisk og gennemsigtig måde at regulere operatøren for ændringer i sammensætningen af produktionen.

2.6.1 Ændret tidsforbrug til ophold

Reguleringen har til formål at korrigere for ændringer af ophold - herunder opstarts- og afslutningstid for besætningen - i forbindelse med sejlplanændringer. Operatøren har ved beregning af besætningstimeforbruget i sit tilbud indregnet den tid, der medgår til sådanne ophold, ud fra sejlplanerne i udbudsmaterialet.

Der opgøres tillægstid for ophold 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 sejlplantid og tillægstid er mindre end 420 minutter for det enkelte vognløb, lægges der 30 minutter til tillægstiden. Hvis summen af sejlplantid 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 sejlplan, og omregnes til en normaluge som ved opgørelse af sejlplantiden.

Ved første regulering beregnes korrektionsfaktoren K1 som:

$$1 + \frac{(f1) \text{ Tillægstid i uge 4 2014}}{(e1) \text{ Sejlplantimer i uge 4 2014}}$$

$$= K1$$

$$1 + \frac{(f) \text{ Tillægstid oplyst i udbudsbetingelserne}}{(e) \text{ Sejlplantimer oplyst i udbudsbetingelserne}}$$

2.6.2 Ændret dag- og døgnfordeling

Reguleringen har til formål at korrigere for ændret fordeling af arbejdstiden for besætningen på tidsrum med forskellige lønsatser. Operatørens tilbud er baseret på den fordeling af arbejdstiden for besætningen, sejlplanerne i udbudsmaterialet giver, og lønudgifterne i forhold hertil er indregnet.

Sejplantimerne opgøres for hver af de nævnte dagperioder. Opgørelsen sker for en normaluge (som uge 4). De benyttede vægte ved beregningen er følgende:

Hverdage	06 - 18	= faktor 100
Hverdage	00 - 06 og 18 - 24	= faktor 115
Lørdag	06 - 14	= faktor 100
Lørdag	00 - 06 og 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 sejplantid på følgende måde:

$$(100 \times \text{antal sejplantimer hverdage 06-18}) + (115 \times \text{antal sejplantimer hverdage 00-06 og 18-24}) + (100 \times \text{antal sejplantimer lørdag 06-14}) + (115 \times \text{antal sejplantimer lørdag 00-06 og 14-24}) + (150 \times \text{antal sejplantimer søndag 06-18}) + (165 \times \text{antal sejplantimer søndag 00-06 og 18-24}) = V$$

Korrektionsfaktoren beregnes herefter på følgende måde:

$$\frac{V \text{ efter}}{\text{Sejplantimer efter}} = K2$$

$$\frac{V \text{ før}}{\text{Sejplantimer før}}$$

2.6.3 Regulering af de sejplantimeafhængige omkostninger

Satsen for de sejplantimeafhængige omkostninger, som fremgår af kontrakten, vil blive reguleret således:

Sejplantimeafhængig omkostning $\times K1 \times K2 = \text{ny sejplantimeafhængig omkostning}$.

Hvis kontrakten indeholder mere end én sats for de sejlplantimeafhængige omkostninger, vil alle satser blive reguleret, med den samme K1 og K2, hvilket betyder at der kun udregnes én K1 og én K2 for hver kontrakt.

2.6.4 Illustration af principper

Principperne illustreres af nedenstående eksempel.

Tilbud afgivet med en sejlplantimeafhængig omkostning på 900,00 DKK/t.

Driftsstart i januar 2020.

Sejlplantimer:	Oplyst i		Eksempel
	udbudsbetingelserne	Faktor	Uge 4 2011
Hverdag 06-18	a: 87,83	100	a1: 85,23
Hverdag 00-06 og 18-24	b: 10,75	115	b1: 9,65
Lørdag 06-14	c: 6,97	100	g1: 4,30
Lørdag 00-06 og 14-24	h: 8,78	115	h1: 9,78
Søndag 06-18	c: 13,60	150	c1: 15,90
Søndag 00-06 og 18-24	d: 1,13	165	d1: 2,20
Sejlplantimer total	e: 129,06		e1: 127,06
Tillægstid:			
Tillægstid total	f: 36,70		f1: 38,70

Ændret tidsforbrug til pauser

K1 udregnes herefter således:

$$1+ \frac{(f1) 38,70}{(e1) 127,06} = 1,016$$

$$1+ \frac{(f) 36,70}{\quad} =$$

(e) 129,06

Ændret dag- og døgnfordeling

$(100 \times 85,23) + (115 \times 9,65) + (100 \times 4,30) + (115 \times 9,78) + (150 \times 15,90) + (165 \times 2,20) = V \text{ efter} = 13.935,45$

$(100 \times 87,83) + (115 \times 10,75) + (100 \times 6,97) + (115 \times 8,78) + (150 \times 13,60) + (165 \times 1,13) = V \text{ før} = 13.952,40$

Korrektionsfaktoren beregnes herefter på følgende måde:

$$\frac{13.935,45}{127,06} = 1,015$$

$$\frac{13.952,40}{129,06}$$

Regulering af de sejlplantimeafhængige omkostninger:

Den nye sats for de sejlplantimeafhængige omkostninger gældende fra januar 2011 udregnes således:

$900,00 \text{ DKK/t (jf. tilbud)} \times 1,016 \times 1,015 = 928,12 \text{ DKK/t (ny sejlplantimeafhængig omkostning)}$.

2.7 Ændring i ruter, ekstra- og dubleringssejlads samt andre forhold

Movia forbeholder sig ret til at kunne ændre ruter eller at flytte den aftalte sejladmængde til andre dele af Movias dækningsområde. Movia vil i givet fald afholde/modregne de mer- eller mindreomkostninger, som en sådan ændring medfører for operatøren. Omkostninger til ændring i infrastruktur som følge af ruteændringer, herunder flytning af ladestandere, afholdes af Movia.

Ruteændringer kan være af kortere eller længere varighed. Ændringer af kortere varighed kan komme på tale ved f.eks. arbejder i havnen (spærring som følge af brovedligehold, mv.). Længerevarende ændringer kan komme på tale, hvis Københavns Kommune ønsker ændrede ruteforløb. F.eks. flere stoppesteder, forlængelse til Nordhavn mv.

Ved større ændringer, herunder flytning af linjer eller linjeforløb, er Movia indstillet på at betale dokumenterede udgifter til indvølse af skibsfører. I den forbindelse vil dækningen under alle omstændigheder være begrænset til at omfatte de skibsfører, som er nødvendige for at udføre driften på de ændrede linjer. Der afregnes med DKK 300 pr. time (prisindeks september 2017).

Hvis der i kontraktperioden etableres forsøgsprojekter på operatørens linjer eller i dennes område, skal operatøren efter nærmere aftale medvirke i disse projekter. Ligeledes skal operatøren efter aftale medvirke ved prøvesejlads af nye linjer mv.

For at sikre den mest effektive anvendelse af driftsbådene kan Movia i de perioder, hvor de ikke er anvendt ifølge afregningssejlplanerne, forlange, at operatøren udfører fast ekstrasejlads eller fast dublerings sejlads på de linjer, som operatøren betjener, eller på andre linjer eller strækninger, alene mod betaling af de aftalte sejlplanteafhængige omkostninger. Sådan sejlads skal meddeles tilbudsgiveren med 2 måneders varsel, og sejladsen skal have en varighed på mindst 1 måned.

Evt. ekstra- og dubleringssejlads udført med reservebåde eller både herudover kan iværksættes efter aftale med Movia.

3. Bådmateriel

Klasse og Søfartsstyrelse

Bådmateriellet skal i enhver henseende og til enhver tid opfylde Søfartsstyrelsens og andre relevante myndigheders krav til udførelse af den beskrevne passagersejlads i Københavns Havn. Bådene skal registreres i Det Danske Skibsregister.

Bådene skal strukturmæssigt designes og bygges i henhold til regler og retningslinjer fra et anerkendt klassifikationsselskab, forstået således at der ved aflevering af fartøjerne skal foreligge dokumentation for, at det valgte klassifikationsselskab har godkendt strukturtegninger for skrog og overbygning samt at klassifikationsselskabet har ført tilsyn under bygning. Fartøjerne forventes ikke at være i klasseregister ved indsættelsen.

Hvor Søfartsstyrelsen i øvrigt måtte kræve klasse statements på andet end ovennævnte struktur, eksempelvis stabilitetsberegninger, skal dette være inkluderet.

I hele kontraktperioden registreres vedligehold elektronisk således at Movia til enhver tid kan få udleveret dokumentation for bådenes tilstand herunder dokumentation for maskineriet og udrustningen bliver serviceeret og vedligeholdt i henhold til regler og leverandørernes anbefalinger.

Operatøren (rederiet) og bådene skal opfylde kravene i ISM-koden (International Management Code for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention) jf. bekg. nr. 9802 af 12/04/2007.

Operatøren skal inden driftsstart indgå en besejlingsaftale med By og Havn vedrørende erhvervssejllads i Københavns Havn. Udkast til besejlingsaftale kan hentes fra udbudshjemmesiden.

Båden skal have sejltilladelse fra Søfartsstyrelsen til at sejle med mindst det antal siddende passagerer, som tilbudsgiver tilbyder at kunne levere plads til (mindst 60 siddende passagerer) overalt inden for havnens ydermoler.

Bådene skal betjenes af en besætning, der opfylder Søfartsstyrelsens og andre relevante myndigheders kvalifikationskrav. Kommandosproget skal være dansk.

De både, der anvendes til sejladsen, skal være i overensstemmelse med det tilbudte, egnede til opgaven og kunne overholde sejlplanen. Bådene skal til enhver tid være velvedligeholdte, rene og fremtræde præsentable.

De detaljerede retningslinjer for ønsker og krav til bådene fremgår i det følgende.

Tilbudsgiver skal bindende oplyse, hvornår de tilbudte fartøjer er henholdsvis leveret og klar til installation af Movias IT-udstyr, samt hvornår de er klar til indsættelse i drift. Alle både skal være leveret senest 30 dage inden driftsstart.

Movia kan, under 2 forudsætninger, være fleksible med hensyn til stedet, hvor installationen af IT udstyr finder sted.

- 1) Installationen skal finde sted i Danmark
- 2) Thales skal godkende den samlede, færdige installation af rejsekortudstyr. Dette kan kun foregå på et anlæg med Movia Rejsekort-WLAN. Eksempelvis hvor bådene skal overnatte.

Fartøjerne skal være klar til indsættelse i regulær drift ved kontraktens ikrafttrædelse. Dvs. at fartøjerne skal være godkendt af Søfartsstyrelsen og alle tekniske installationer skal være afprøvet og funktionsduelige. Eventuelle mindre mangler ved fartøjerne skal accepteres af Movia inden idriftsættelse.

Ved eventuel udskiftning af bådmateriel i løbet af kontraktperioden skal indskiftede både godkendes af Movia og mindst opfylde samme krav og have samme værdi, som de både, de erstatter.

For det tilfælde, at Operatørens tilbud helt eller delvist baserer sig på en midlertidig materialløsning i hele eller dele af opstartsfasen, der maksimalt kan løbe frem til 31. marts 2020, pr. hvilken dato der senest skal være sket fuld idriftsætning af de tilbudte både, skal det midlertidige materiel lovligt kunne anvendes, herunder være godkendt af Søfartsstyrelsen, ligesom det midlertidige materiel skal bestå af overdækkede både, der skal opfylde mindstekravene i dette udbudsmateriale til kapacitet og indretning, jf. pkt. 3.4.1.

3.1 Bådtype

Movia ønsker at drøfte bådens grundlæggende udformning i den konkurrenceprægede dialog, herunder valg mellem doubleender og singleender.

3.1.1 Bådkonstruktion

Bådene skal optimeres i forhold til energieffektivitet:

- Ved optimering af undervandsskroget med en CFD-analyse, og
- Ved at undgå unødig ballast.

Det vil indgå positivt i tilbudsevalueringen, at skrogform og stabilitet er designet således at der opnås relativ god komfort også under dårlige vejrforhold.

3.1.2 Anvendelse af batterier

Såfremt tilbudsgiver påtænker at anvende batterier som en del af drivlinjen, opfordrer Movia tilbudsgiver om at gå i dialog Søfartsstyrelsen om godkendelse af og risikovurdering af anvendelse af batterier på båden.

3.1.3 Fart og manøvreedygtighed

Sejladsen skal gennemføres sikkert og med det nødvendige hensyn til de rekreative aktiviteter, der især i sommerhalvåret finder sted i havnen. Her tænkes bl.a. på kajakker, robåde, udlejningsbåde (GoBoat), mv.

Havnereglementet for Københavns Havn skal til enhver tid overholdes, herunder fastsatte hastighedsbegrænsninger i havnen. Havnereglementet findes på udbudssiden.

Båden skal kunne holde sejlplanen også når den gennemsnitlig vindstyrke er 15 m/sek., dvs. en rundtur skal kunne gennemføres på 2 timer inklusiv pause mellem rundturene.

For at opnå sikker sejladse og hurtigt anløb og afgang fra stoppestederne skal båden have en effektiv manøvreevne med stor drejehastighed.

Det vil indgå positivt i tilbudsevalueringen, at der ved design af overbygning og ved fastlæggelse af forholdet mellem dybgang og skibets højde over vandlinjen er taget hensyn til at minimere afdriften i blæsevejr.

De i bilag 5) angivne værdier for fart og manøvre skal eftervises under fartøjernes prøvetur og skal udover de i listen angivne værdier indeholde minimum zigzag manøvre test resultat med "overshoot" vinkel ved 10°/10° og "overshoot" vinkel ved 20°/20°

3.1.4 Besætning

I udgangspunktet opereres med en besætning på 2 mand, idet Søfartsstyrelsen som udgangspunkt kræver en besætning på 2 mand.

Søfartsstyrelsen har tilkendegivet, at Søfartsstyrelsen er opmærksom på moderne teknologi og autonomi i køretøjer og fartøjer generelt, og at det under visse betingelser vil kunne være muligt at operere med enmandsbetjening.

Movia har et udtalt ønske om, at der kan opereres med en enmandsbesætning, og kontraktens § 18 indeholder derfor bestemmelser, der skal sikre, at tilbudsgiver har fornødent incitament til at gennemføre de for énmandsbetjening nødvendige ændringer, såfremt Søfartsstyrelsen tillader dette. Det vil endvidere indgå positivt i evalueringen, såfremt og i det omfang bådene er forberedt til enmandsbetjening.

Movia understreger, at det til enhver tid vil være tilbudsgivers ansvar og risiko at sikre, at besætningen opfylder de til enhver tid gældende krav hertil.

3.2 Air draught

Operatøren skal sikre at bådenes Air draught gør det muligt at udføre den udbudte sejlads. Frihøjden ved daglig vande under den laveste bro på ruten er 5,00 m. Bådene må ikke være højere over laveste vandlinje end 4,4 m.

3.3 Isforstærkning

Bådene skal kunne opretholde sejladsen i 5 cm nyis (ubruds is).

3.4 Kapacitet og indretning

Der kræves plads til minimum 60 siddende passagerer pr. båd. Alle 60 siddepladser skal være i tørvejr og ved benyttelse af sæderne skal kravene til indeklime og ruder være opfyldt.

Det vil indgå positivt i evalueringen, såfremt der tilbydes flere siddepladser end ovenfor anført. 80 eller flere siddepladser anses for bedst mulige opfyldelse af ønsket til antal siddepladser.

Bådene skal være udstyret med adgangsdøre, der sikrer ubesværet adgang for passagerer med kørestol eller barnevogn, samt sikrer mulighed for hurtig passagerudveksling.

3.4.1 Flexarealer

Bådene skal være indrettet med 2 typer flexarealer;

Type 1 arealer skal placeres indvendigt

Type 2 arealer kan placeres indvendigt eller udvendigt eller i en kombination af indvendigt og udvendigt.

3.4.1.1 Type 1 Indvendigt flexareal

På type 1 indvendigt flexareal skal der kunne medtages minimum 4 enheder. Det er et ønske, at der kan medtages flere enheder. En enhed kan være en kørestol eller barnevogn. Enhederne skal kunne fastgøres på forsvarlig vis.

Til hver enhed skal beregnes fri plan gulvflade på minimum 90 cm x 130 cm.

Det indvendige flexareal skal være placeret umiddelbart ved ind- og udgangsdørene.

Almindelige regler for handicappede mht. regler om indretning i offentlige transportmidler skal overholdes.

Gennemgangstrafik – f.eks. ved af- og påstigning - må ikke forhindres som følge af placering af barnevogne og kørestole.

3.4.1.2 Type 2 indvendigt / Udvendigt flexareal

På Type 2 flexareal skal der kunne medtages minimum 8 cykler. Det er et ønske, at der kan medtages flere cykler. Flere cykler end 8 vil blive vurderet positivt i evalueringen. Type 2 flexareal skal placeres, så fastgørelse af cykler i stativ kan foregå let og uhindret, samtidigt med at cyklernes placering på ingen måde må være til gene for passagerers af- og påstigning af båden, eller under passagerernes ophold på båden.

3.5 Destinationsskilte

Der skal være destinationsskilte til visning af linjenummer og destination på alle 4 sider af båden.

Som udgangspunkt skal skiltene opfylde nedenstående krav. Movia ønsker dog at blive præsenteret for mulighederne for farvede destinationsskilte, og accepterer således fravigelser fra nedenstående krav, såfremt der tilbydes farvede destinationsskilte. Det er operatørens ansvar at destinationsskilte, uanset teknologi, lever op til alle gældende love og regler.

Destinationsskiltene skal være LED-skilte. Tal og tekst på skiltene skal være amber (ravgule) på sort baggrund. Tal og tekst på diodeskiltene skal fremtræde med ensartet lysstyrke. Defekte dioder skal straks udskiftes.

Diodeskiltenes lysstyrke skal indstille sig efter vejrforholdene vha. lyssensorer.

Skiltene skal kunne læses på afstand på alle tider af døgnet og i al slag vejr. Skiltene skal som minimum have bredden 1500 mm og en opløsning på minimum 160 x 24 punkter. Movia ønsker dog højest mulige opløsning.

Alle skilte skal kunne betjenes fra besætningspladsen.

Skiltene skal kunne omskilte undervejs, således at der skiftes destinationstekst, når et viapunkt er passeret.

Under sejldes i tur skal destinations- og linjenummerskilte vise hhv. destination og linjenummer som udstilles i Movias infotainment web-service.

Skiltetekster

Både ved kontraktstart og ved ændringer i kontraktperioden betaler operatøren selv de nødvendige skiltetekster og linjenumre samt eventuelle ændringer af disse.

Movia meddeler tekstændringer senest 2 måneder før nye sejlplaners ikrafttræden.

Den grafiske udformning af tal og tekst på bådens destinationsskilte skal aftales med Movia Marketing. Eksemplet herunder viser brug af skrifttypen Movia Display, der er udviklet specielt til diodeskilte. Kontakt Movia Marketing for nærmere retningslinjer om brug af denne.



Specielle skiltetekster

Følgende specielle skiltetekster skal kunne vises på destinationskiltene:

- Ikke i rute
- Særsejlads
- Ekstra

3.6 Sæder

Til samtlige siddepladser skal der være let adgang, og sæderne skal sikre god siddekomfort.

Sæderne skal være polstrede med stofbetræk, hvor polstertykkelsen på siddeflade og stoleryg skal sikre høj komfort. Dette vurderes opfyldt ved følgende egenskaber:

Polstertykkelse der ved sædeforkant fremtræder som min. 2 cm, mens polstringen på intet sted i sædet må være under 1,5 cm på siddeflade og 1 cm på stoleryg. Sæderyggens højde skal være min. 50 cm målt fra øverste punkt på siddefladen, til øverste kant af ryggens polstring.

3.6.1. Reserverede sæder

I bådene skal de 8 lettest tilgængelige siddepladser fra adgangsdøren være reserveret fortrinsvis til ældre, gangbesværede og passagerer med små børn. Pladserne skal markeres tydeligt, efter aftale med Movia.

Stolene skal forankres således, at de ikke kan løsrives – fx ved kollisioner.

3.7 Trin og gulvarealer

Der skal være trinfri adgang til såvel indvendige som udvendige flexarealer, samt de under punkt 3.6.1. beskrevne 8 reserverede sæder.

Gulvarealer skal under alle omstændigheder være skridsikre.

3.8 Holdemuligheder

Der skal ved alle sæderækker placeres holdegreb mod gangarealer. Derudover skal der placeres holdestænger og -greb, der sikrer at det er muligt ved af- og påstigning at komme hele vejen til siddepladserne, mens greb kan fastholdes.

3.9 Indeklima og ruder

Alle både skal kunne sikre et behageligt indeklima. Under alle vejrforhold (dvs. ved mindst 99,5% af de gennemførte ture) skal der opretholdes en indetemperatur mellem 18 og 24 °C og med min. 50% luftfugtighed ved opvarmning og max. 70% luftfugtighed ved nedkøling.

Det skal under alle forhold være en ventilation, som sikre et luftskifte på 10 gange i timen.

Vinduer i skibssiderne, der sikrer et godt udsyn for passagererne, er et krav. Nederste vindueskant må ikke være højere end 30 cm over sædernes siddeflade.

Gode udsynsmuligheder vægtes positivt i tildelingen i forhold til passagerkomfort. Det er op til tilbudsgiver at vælge løsning, men elementer som øverste vindueskant ført til loft, krumme vinduer, tagvinduer, mv. kan bringes i anvendelse.

3.10 Toiletfaciliteter for passagerer

Movia ser intet behov for toiletfaciliteter til passagererne og stiller derfor ikke krav om etablering af toilet til passagerne. Det er tilbudsgivers ansvar, at bådene kan godkendes af relevante myndigheder. Findes der myndighedskrav om etablering af toiletter, er det tilbudsgiver, der beslutter om toilettet etableres, eller om tilbudsgiver vil søge dispensation fra myndighedskravene.

3.11 Belysning ombord

Indvendigt orienteringslys skal være jævnt fordelt over hele båden. Lyset skal tændes efter behov, så passagererne til enhver tid kan orientere sig. Lyset skal være varmt, og lyskilderne ønskes udført som LED-spots, der skal være afskærmede så de ikke blænder.

Landgangen, herunder udvendigt flexareal, skal belyses under ophold ved stoppestederne, men være slukket under sejlds.

3.12 Indretning af besætningspladsen

Det er operatørens ansvar at besætningspladsen lever op til alle gældende love og regler.

3.13 Anlægsfaciliteter

De nuværende fortøjningspontoner ved stoppestederne skal anvendes. Pontonerne ejes, vedligeholdes og drives af hhv. Refshaleøens Ejendomsselskab og Københavns Kommune. Drift af pontonerne indeholder bl.a. vintervedligehold og belysning.

Eventuelle omkostninger til ombygning af anlægsfaciliteter afholdes af Movia. Omkostningerne indgår i evalueringen af tilbuddene og skal anføres i bilag 4. jf. nærmere nedenfor. Dette omfatter ombygning af landfaciliteter, fortøjningspontoner og vandanlæg (f.eks. duc albaer). Operatøren skal ved tilbudsafgivelsen lægge til grund, at det er operatøren, der skal forestå (være kontraktholder) med udføreren af ombygningsarbejderne, således at Movia afregner operatøren herfor. Movia meddeler inden udgangen af oktober 2018, om Movia ønsker, at operatøren forestår arbejderne, eller om disse forestås af Movia/Københavns Kommune.

Tilbudsgiver skal i tilbudsblanketten (bilag 4) angive omkostninger til ombygning af anløbspontoner (inkl. moms), i det omfang tilbudsgiver ønsker, at Movia skal afholde sådanne omkostninger. Sådanne omkostninger vil blive betalt/godtgjort af Movia ved mangelfri aflevering af ombygningsarbejderne. Uanset om omkostningerne afholdes af Movia eller operatøren, tilkommer ejerskabet til anlægsfaciliteterne Movia. **OBS!** Såfremt tilbudsgiver forestår ombygningsarbejderne, og de af tilbudsgiver ønskede ombygninger andrager en samlet omkostning (inkl. moms), som er større end det af tilbudsgiver angivne i bilag 4, er sådanne omkostninger Movia uvedkommende.

Pontonen ved stoppestedet på Refshaleøen ejes af Refshaleøens Ejendomsselskab. Pontoner ved øvrige stoppesteder ejes af Københavns Kommune. Tilbudsgiver skal være opmærksom på, at ejerne af pontonerne ved stoppestederne vil stille krav om en maksimal belastning på pontonerne ved anløb, samt minimum standard eller minimum kvalitet til løsningerne. Ejerne kan endvidere være underlagt designmæssige krav fra de oprindelige designere af anløbsstederne. Ønsker tilbudsgiver ændringer af pontonerne, opfordrer Movia tilbudsgiver at kontakte Københavns Kommune, med henblik på at kunne foretage en realistisk budgettering af omkostninger til ændringer. Københavns Kommune vil ligeledes varetage kontakten til Refshaleøens Ejendomsselskab. Det er således tilbudsgivernes ansvar og risiko at sikre, at de tilbudte løsninger er acceptable for de respektive ejere.

Københavns Kommunes kontaktperson er:

Mikkel Krogsgaard Niss
Projektleder, Cand. techn. soc
Team mobilitet

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen, Center for Byudvikling

Rådhuspladsen 1, 3. sal, vær. 24
1599 København V

Telefon +45 5137 2764
Email b47r@okf.kk.dk

Tilbudsgivers eventuelle forslag til ændring af anlægsfaciliteter som funktion af det tilbudte bådmateriel skal vedlægges tilbuddet.

Såfremt Movia / Københavns Kommune selv ønsker at forestå ombygningen, skal tilbudsgiver levere fornøden og tilstrækkelig dokumentation, så Movia / Københavns Kommune kan projektere og gennemføre ombygningen.

3.14 Farve og design

Bådernes farver og markeringer skal følge Movias forskrifter, således at det overfor publikum klart fremgår, at bådene indgår som et genkendeligt og tydeligt led i det samlede kollektive trafiksystem. Samtidig har bådernes udvendige og indvendige design, indretning og farvevalg betydning for kundernes oplevelse af kvalitet og ensartethed.

3.14.1 Udvendig farve

Bådernes udvendige farve skal være RAL 1028 (melonengelb). Dette gælder også for taget. Farven på skroget må afvige herfra, dog kun efter skriftlig aftale med Movia.

3.14.2 Indvendigt design

Interiør og indvendigt design

Nedenfor fremgår kravene til design og farvevalg i alle nye både. I brugte både skal interiør og indvendigt farvevalg godkendes af Movia.

Farver

RAL 1028 (melonengelb) skal anvendes på alle:



- Holdestænger
- Tilhørende samlebeslag (ønske)
- Eventuelle supplerende holdegreb
- Niveauforskelle samt trinfor kanter

Sædebetræk og gulvbelægning

Valg af stofbetræk til sæderne, gulvbelægning mv. skal ske efter godkendelse fra Movia.

Sædebetræk

Stofbetrækket på sæderne i nye både skal være *HT-Bus Prik* og *HT-Bus Plain* i plys-materiale.

HT-Bus Prik har den mørkeblå baggrund med lyseblå og gule prikker, som vist på billedet.
Skal monteres orienteret som vist på billedet.

HT-Bus Prik:



Farven på *HT-Bus Plain* er blå, som vist på billedet.

HT-Bus Plain:

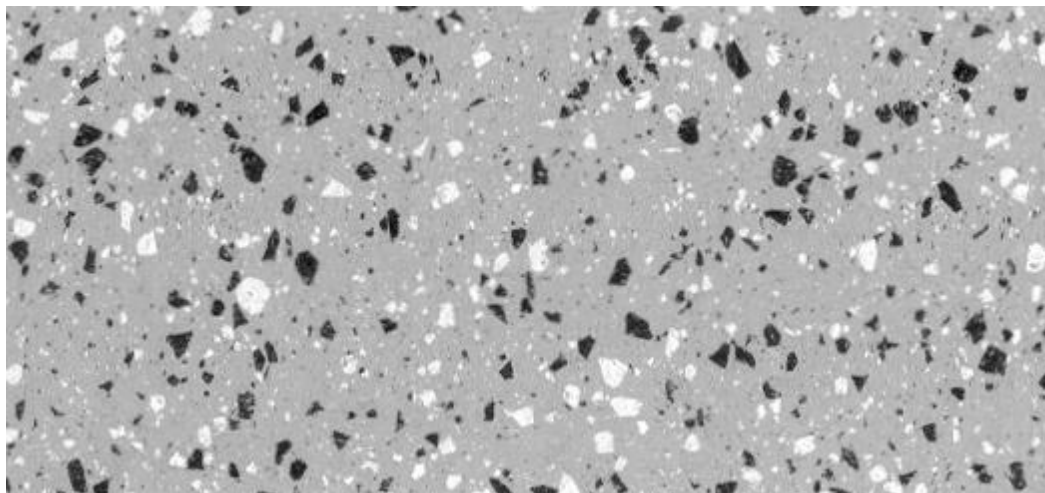


Placering af sædebetrækket skal ske efter aftale med Movia.

Gulvbelægning

Eksempel på gulvbelægning ses på billedet.

Gulvbelægning:



3.15 Piktogrammer, skiltning mv.

Søfartsstyrelsens og EU's krav til piktogrammer, skiltning mv. skal overholdes. Yderligere skiltning aftales med Movia.

3.16 Operatørmarkering

Placering af operatørens logo og antal operatørlogoer på bådene fastlægges efter aftale med Movia. Logoets størrelse skal godkendes af Movia.

3.17 Trafikselskabslogo

DOT- og Movialogo skal placeres på bådene. Placering, antal og størrelse aftales med Movia. Alle udgifter hertil betales af operatøren.

3.18 Bådenes navne

Movia kan navngive bådene. Placering af navn på båden aftales mellem Movia og operatøren. Alle udgifter til placering af navn betales af operatøren.

3.19 Angivelse af tilbudsgivers investeringer

Operatøren skal senest ved idriftsætning af bådmateriellet informere Movia om operatørens investeringer i henholdsvis bådmateriel og evt. ladeinfrastruktur samt dokumentere sådanne investeringer overfor Movia. Nye bådes værdi opgøres som anskaffelsessummen, mens brugte bådes værdi opgøres som den regnskabsmæssigt nedskrevne værdi tillagt opgraderingsinvesteringen. Movia skal behandle disse informationer som fortrolige, men har ret til i aggregeret form at videregive disse informationer til den Europæiske Investeringsbank.

4. Bådoverdragelse ved kontraktudløb

Vælger Movia at genudbyde sejladen, er operatøren ved det fremtidige udbud af sejladen, i tilfælde af at sejladen ikke genvindes, sikret, at den nye operatør er forpligtet til at overtage de både, der indgår i kontrakten på tidspunktet for kontraktudløbet til den tilbudte slutværdi. Overdragelsen af bådene sker i givet fald direkte mellem den hidtidige og den nye operatør. I det tilfælde at sejladen ikke genudbydes, er operatøren forpligtet til selv at afsætte bådene, eller finde anden anvendelse for disse. Operatøren kompenseres i dette tilfælde af Movia gennem en økonomisk compensation, som udbetales som en kontant engangsydelse ved kontraktudløb, jf. kontraktens § 20.

Der kan ikke rejses krav overfor Movia i forbindelse med bådoverdragelse mellem de to operatører.

Slutværdi defineres af tilbudsgiveren i tilbuddet, og indgår i tilbudsevalueringen. Slutværdien skal udgøre 25 % af bådenes værdi på idriftsættelsestidspunktet, jf. opgørelsen af værdier gengivet i pkt. 3.19 ovenfor. Slutværdien er den overdragelsespris bådene skal overtages af ny operatør for, i tilfælde af at Movia genudbyder sejladen, og sejladen ikke genvindes. Den tilbudte slutværdi indekseres i henhold til Danmarks Statistiks indeks PRIS 11.87 (Køretøjer og dele dertil) frem til tidspunktet for overdragelse til ny operatør.

Ved ordinært udløb efter 12 år, danner den af operatøren tilbudte slutværdi udgangspunkt for beregningen af overtagessummen, før korrektioner i medfør af dette afsnit 4.

Ved ordinært udløb efter 10 år er det følgende beløb, der danner udgangspunkt for beregningen af overtagessummen: Anskaffelsessummen reduceret med et beløb svarende til 10/12 af forskellen mellem anskaffelsessummen og slutværdien, jf. nærmere i dette afsnit 4.

4.1.1 Meddelelse om aktivering af bådoverdragelse

Movia er forpligtet til at meddele operatøren om sejladen genudbydes, og optionen om bådoverdragelse derfor aktiveres, eller om operatøren selv skal varetage bådene efter kontraktudløb, senest 2 år før kontraktudløb.

4.1.2 Justering af slutværdi

Slutværdien vil være gældende for en båd af en god vedligeholdelsesstandard, hvis komponenter ikke står over for en umiddelbar udskiftning eller har været udsat for usædvanligt slid. For både med en vedligeholdelsesstandard, der afviger fra det forventelige i forhold til alder og sejlængde som fastsat ved syn og skøn, gives henholdsvis et tillæg eller fradrag i slutværdien.

Hvis operatøren i kontraktperioden har foretaget værdiforøgende investeringer i bådene efter aftale med Movia, skal slutværdien reguleres med den nedskrevne investering.

Ved genudbud af sejladen vil Movia oplyse slutværdien pr. båd til brug for bydernes beregninger af tilbud. Den endelige overdragelsespris vil dog først blive fastlagt efter afholdelse af syn og skøn, jf. nedenfor.

4.2 Procedure og tidsplan for bådoverdragelse

Såfremt option om bådoverdragelse aktiveres af Movia, skal denne procedure følges:

I forbindelse med genudbud af sejladserne skal operatøren give potentielle bydere mulighed for at besigtige de pågældende både af hensyn til deres tilbudsregninger.

Den endelige overdragelsespris for bådene fastlægges ved syn og skøn. Syn og skøn foretages af 2 vurderingsmænd. Disse skal være udpeget af henholdsvis den operatør, der afstår sejladserne (sælger) og den operatør, der overtager sejladserne (køber). Syn og skøn skal være afholdt senest 2 måneder inden **kontraktudløb**.

Vurderingsmændene fastlægger på grundlag af syn og skøn af bådens vedligeholdelsesstandard, om der skal ske et fradrag eller tillæg til den definerede slutværdi. Der gives tillæg, hvis båden har en bedre vedligeholdelsesstandard end forventet efter dens alder og sejlængde, og fradrag, hvis vedligeholdelsesstandard er dårligere. De 2 vurderingsmænd udfærdiger en fælles, detaljeret syns- og skønsrapport, der sendes til sælger og køber. Syns- og skønsrapporten skal være udarbejdet og fremsendt senest 14 dage efter afholdt syn og skøn.

Den hidtidige operatør og den nye operatør er forpligtet til at afgive henholdsvis overtage bådene til den endeligt fastlagte pris.

Den nye operatør er forpligtet til at overtage bådene i den stand de forefindes, såfremt der ikke er mangler i forhold til den i forbindelse med overdragelsen udarbejde syns og skønsrapport.

Umiddelbart efter modtagelse af syns- og skønsrapporten udfærdiger operatørerne en købekontrakt. Købekontrakten udformes som angivet i kontraktbilag C. Købekontrakten skal være underskrevet så betids, at driften kan videreføres uden ophold. Eventuelle tvister mellem overtagende og afgivende operatør er Movia uvedkommende.

Det overdragelsesbeløb, der fremgår af købekontrakten, deponeres af den nye operatør senest 4 bankdage før overdragelsen på en deponeringskonto. Den nye entreprenør foranlediger frigivelse af deponeringen senest 5 bankdage efter overdragelsen, forudsat at bådene er i samme stand som ved syn og skøn, idet der dog tilbageholdes DKK 350.000 pr. båd til afhjælpning af eventuelle skjulte fejl og mangler. Forrentningen af overtagelsesbeløbet sker med renten på deponeringskontoen. Forrentningen før overtagelsesdagen tilfalder den nye operatør, og forrentningen fra og med overtagelsesdagen tilfalder den hidtidige operatør.

Bådene overdrages efter endt sejlads forud for kontraktskiftet. Bådene overdrages i sejlklar stand og fuldt tanket/opladt og uden udestående bemærkninger fra klassifikationsselskabet eller Søfartsstyrelsen.

Uanset om bådene er nye eller brugte skal der ved indsættelsen foretages et tilsvarende syn, som ved overdragelsestidspunktet. Denne synsrapport skal godkendes af Movia, uden at Movia har noget ansvar for eventuelle fejl og mangler ved bådene.

Ved synene udføres en omfattende fotografering af båden.

Eventuelle klager fra køber over, at båden har mangler, der ikke er taget rimeligt hensyn til ved vurderingen, rettes til sælger. Klagen skal fremsættes skriftligt inden 4 uger efter overtagelsen, forudsat at båden 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.

Hvis køber ikke har rejst krav inden denne frist, frigives de DKK 350.000. Hvis der er rejst et krav på mindre end DKK 350.000, frigives differencen.

Afgivende operatør har til enhver tid ansvaret for, at bådene på overtagelsestidspunktet lever op til kravene stillet i nærværende udbud.

4.2.1 Retningslinjer for syn og skøn

Vurderingsmændene tilrettelægger tid og sted for syn og skøn.

Båden skal være lovlig og funktionsdygtig på overdragelsestidspunktet.

Ved overdragelsessynet skal bådene sættes på land for besigtigelse af bund, ror, propeller m.v.

Båden skal være i samme stand og have det samme udstyr på overdragelsestidspunktet som på vurderingstidspunktet.

I forbindelse med syn og skøn udfærdiger vurderingsmændene en syns- og skønsrapport, som de underskriver på stedet. Som basisoplysninger anvendes den bådrapport, som den afgivende operatør har udfyldt ved start af kontrakten.

Vurderingsmændene sender syns- og skønsrapporten til begge operatører.

Den hidtidige operatør kan efter modtagelse af rapporten vælge at udbedre de mangler, der har givet anledning til mindrepriser. Udbedringen skal være foretaget og meddelelse herom sendt til den kommende operatør senest 14 dage inden overtagelsestidspunktet.

4.2.2 Merpriser og mindrepriser

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

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

Alt udstyr, der er i båden på vurderingstidspunktet, må ikke fjernes inden overdragelsen.

Uanset om bådene er nye eller brugte, skal der ved indsættelsen foretages et tilsvarende syn, som ved overdragelsestidspunktet. Denne synsrapport skal godkendes af Movia, uden at Movia har noget ansvar for eventuelle fejl og mangler ved bådene.

4.5.2 Vurderingsskema til syn og skøn

Skema for syn og skøn ved overtagelse af havnebus

	Merpris	Mindrepris
Udvendigt		
1. Skrogskader inklusiv overbygning og fendere		
2. Sideruder og overfladebehandling		
Indvendigt		
3. Stolebetræk		
4. Gulv		
5. Sider		
6. Loft		
Teknik		
7. Generator og motor		
8. Reduktionsgear aksler og lejer		
9. Propeller, ror, og styremaskiner		
10. Batterier		
11. Andet		

For de punkter under 1-11, hvor der er angivet mere- eller mindrepris, beskrives årsagen på side 2-3.

Skal synes inden overdragelse

Bemærkninger: _____

7. Generator og motorer

8. Reduktionsgear, aksler og lejer

9. Propeller, ror og styremaskiner

10. Batterier

11. Andet

5. Miljø

5.1 Krav til reducere af miljøpåvirkning

Tilbudsgiveren forpligter sig til i hele kontraktperioden at medvirke til at værne om natur og miljø, således at samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag. I forbindelse med udførelsen af opgaverne under kontrakten skal tilbudsgiveren gennem sin adfærd løbende og vedvarende på god og forsvarlig måde søge at forebygge og bekæmpe forurening af miljøet, herunder vand, jord og undergrund samt bekæmpe og nedsætte vibrations- og støjulemper.

Tilbudsgiveren forpligtiger sig endvidere til - i forbindelse med driften af de kajlanlæg og værksteder, der servicerer de både, som er omfattet af kontrakten - at tilrettelægge arbejdsprocesser, der stedse søger at fremme anvendelsen af en renere teknologi, at fremme genanvendelse og begrænse problemer i forbindelse med affaldsbortskaffelse.

Tilbudsgiveren forpligtiger sig endvidere til, i forbindelse med drift og vedligeholdelse af bådene, at tilrettelægge og anvende arbejdsprocesser, der fremmer et renere miljø, mindsker udslip og reducerer miljøpåvirkningen i bedst muligt omfang.

5.1.1 Ledelseserklæring

Som dokumentation for opfyldelse af ovenstående krav skal tilbudsgiveren senest 12 måneder efter driftsstart fremsende et certifikat - enten EMAS eller ISO14001 – som løbende dokumenterer, at tilbudsgiveren har udarbejdet en handlingsplan og stedse arbejder med at implementere tiltag og forretningsprocesser, der reducerer miljøpåvirkningen. Herefter skal tilbudsgiveren senest 1 måned efter Movias skriftlige anmodning sende det seneste certifikat. Tilbudsgiveren skal opretholde certificeringen i hele kontraktperioden for alle dele af virksomheden, som bidrager til opfyldelsen af kontrakten.

5.2 Kortlægning af miljøforhold

Tilbudsgiveren er forpligtet til i hele kontraktperioden at medvirke til at kortlægge miljøforholdene i virksomheden. Tilbudsgiveren skal anvende Movias kortlægningsark, som opdateres og udsendes årligt. Seneste udgave af kortlægningsarket kan desuden ses på udbudshjemmesiden. Kortlægning af miljøforholdene indgår i Movias udarbejdelse af miljøregnskab for bus- og havnebusdriften i Movias område.

Tilbudsgiveren er desuden forpligtet til at oplyse forbruget af drivmidler (km/liter, kWh/km) i detaljer for linjer og konkrete fartøjer. Hvis flere linjer ligger i fælles sejlplan, kan operatøren nøjes med at oplyse de enkelte bådtypers gennemsnitsforbrug og det gennemsnitlige forbrug for sejlplanen, når de sejler på sejlplanens linjer.

Tilbudsgiveren er forpligtet til at oplyse iblandingsforhold, sammensætningen af drivmidlet og reduktion af CO₂, såfremt brændstoffet indeholder mere biomateriale end det lovpligtige.

Movia kræver udpeget en miljøansvarlig hos tilbudsgiverne, der skal være Movias kontaktperson i alle miljøspørgsmål, jf. driftsredegørelsen.

5.3 Bådernes miljøpåvirkning

Movia lægger vægt på, at der tages hensyn til miljøet, og operatørens anvendelse af miljøvenligt brændstof under driften skal indgå i beregningen af tilbudsprisen.

Driftsmæssige miljøhensyn skal beskrives ved afgivelse af tilbud, og særlige miljøvenlige installationer i relation til bådmateriellet i form af f.eks. elmotorer, partikelfilter og katalysator skal fremgå af tilbudsgiverens tekniske dokumentation.

5.3.1 Brændstoftype

Ved anvendelsen af dieselolie eller lignende som drivmiddel gælder, at tilbudsgiveren skal anvende svovlfri dieselolie eller andet drivmiddel, der totalt set forurener mindre end dette. Biobrændstof skal overholde samme grænse for svovllindhold.

Uanset typen af drivmiddel der anvendes, skal tilbudsgiveren altid sikre adgang til et brændstoftager, som altid har en kapacitet til mindst 20 dages forbrug. Undtaget er dog drivmiddel som leveres via et fysisk etableret forsyningsnet, hvorpå tilbudsgiveren er tilkoblet.

5.3.2 Emissioner

Partikler, NO_x mv.

Det er tilladt at benytte en drivlinje, som er emissionsfri eller delvis emissionsfri. Ved emissionsfri drift menes, at der ikke udledes lokal luftforurening herunder NO_x og partikler fra bådens motor. Ved delvis emissionsfri drift forstås, at hovedparten af den energimængde, som samlet anvendes i havnebusserne, kommer fra en emissionsfri energikilde, dvs. el aftaget fra elnettet eller brint.

Såfremt der benyttes en teknisk løsning, som omfatter en forbrændingsmotor, skal drivlinjen være bygget op som en seriel hybrid, hvor forbrændingsmotoren gennem en generator oplader et energilager, og hvor energilageret driver en elmotor. Det er således ikke tilladt at en forbrændingsmotor direkte driver bådens propelsystem.

For hver båd, inklusive reservebåd, gælder:

- Minimum 10% af bådens årlige energiforbrug skal komme fra et emissionsfrit drivmiddel (el aftaget fra elnettet eller brint)
- Maksimum 90% af bådens energiforbrug må komme fra et ikkeemissionsfrit drivmiddel (f.eks. biodiesel, HVO eller biogas)

For bådene samlet, inklusive reservebåd, gælder:

- Minimum 55% af bådens årlige energiforbrug skal komme fra et emissionsfrit drivmiddel (el aftaget fra elnettet eller brint)

- Maksimum 45% af bådens energiforbrug må komme fra et ikkeemissionsfrit drivmiddel (f.eks. biodiesel, HVO eller biogas)

Energiforbruget opgøres som den energimængde, som er taget ombord på båden. Operatøren skal føre regnskab med de drivmidler, som er taget ombord på båden. Elforbrug skal opgøres fra hoved- eller bimåler og må alene omfatte strøm, som er aftaget af båden. Elforbruget skal omfatte evt. tab ved opladning af bådens batterier.

For at gøre drivmidlerne sammenlignelige omregnes energiindholdet til kWh (f.eks. er energiindholdet i én liter biodiesel 9,2 kWh, i én liter HVO 9,53 kWh og i en m³ bionaturgas 11,0 kWh). Fordelingen beregnes efter følgende formel:

Fordeling af drivmidler er $\alpha \cdot A + \beta \cdot B$, hvor

α er andelen af det samlede energiindhold i de anvendte drivmidler for drivmiddel A

β er andelen af det samlede energiindhold i de anvendte drivmidler for drivmiddel B

Eksempel

Ved anvendelse af en kombination af el aftaget fra elnettet og HVO er energiindhold og andel af hvert drivmiddel angivet i nedenstående tabel.

Energi forbrug I alt kWh	Andel på el		Andel HVO			
		kWh		kWh	kWh/l	Liter
100.000	55%	55.000	45%	45.000	9,53	4,722
100.000	75%	75.000	25%	25.000	9,53	2.623
100.000	95%	95.000	5%	5.000	9,53	525
100.000	100%	100.000	0%	0	9,53	0

Det vægtes positivt i evalueringen, såfremt og i det omfang operatøren tilbyder en løsning, der i højere grad end de anførte minimumskrav er emissionsfri.

Operatøren skal senest den 31. januar hvert år for hver båd oplyse foregående års forbrug af drivmidler, opgjort særskilt for hvert drivmiddel.

Bådens udledning af NO_x og partikelemission skal på et hvert tidspunkt i kontraktperioden overholde de grænseværdier, som fremgår af nedenstående tabel. Måling af udledning af NO_x og partikelantal skal ske i henhold til de retningslinjer, som fremgår af Miljøsynsmanual for havnebusser, bilag i.

Grænseværdier for udledning af partikelantal (PN) og NO_x fra havnebusser.

Måleparameter	Målebetingelser	Grænseværdi*
NO _x	Angives som tør gas	100 ppm
PN	Angives ved aktuel temperatur og fugt i udeluften	2,5 · 10 ⁵ antal/cm ³

*Angives ved en reference CO₂ på 10%.

Operatøren skal forud for ibrugtagning af båden dokumentere, at båden overholder grænseværdier for emissioner af NO_x og antal partikler. Vilkår herfor er beskrevet i bilag i, sektion 1.2.

Båden skal gennemgå et årligt miljøsyn. Omkostninger til gennemførelse af miljøsynet afholdes af operatøren. Miljøsynet skal gennemføres i henhold til de vilkår, som fremgår af bilag i, sektion 1.3.

Båden skal være udstyret med det nødvendige udstyr til overvågning af udledning af NO_x, således at bådens udledning heraf overvåges som beskrevet i bilag i, kapitel 3. Tryksensor skal både registrere for højt og for lavt modtryk.

Movia kan på et hvilket som helst tidspunkt i kontraktperioden gennemføre ekstraordinært miljøsyn af båden. Omkostninger for gennemførelse af ekstraordinære miljøsyn afholdes af Movia.

Såfremt et miljøsyn påviser, at båden ikke overholder grænseværdien, skal operatøren tage båden ud af drift, og båden må først genindsættes i drift, når manglen er afhjulpel eller aftale herom er indgået med Movia.

Såfremt et miljøsyn viser, at båden ikke overholder de fastsatte grænseværdier for udledning af NO_x og partikler, er Movia berettiget til at modregne operatørens betaling som beskrevet i kontrakten, §17, stk. 8.

Ved driftsstart skal tilbudsgiver levere:

- Ibrugtagningsrapport for overholdelse af NO_x og partikeludledning ved levering af bådene
Der udarbejdes en rapport for hver af bådene.

CO_{2æ}

Der stilles følgende krav til bådernes udledning af CO_{2æ}: 0 g CO_{2æ}/km.

CO_{2æ} står for CO₂-ækvivalenter og betyder, at f.eks. metanudledning fra gasfartøjer omregnes til CO₂, så det bliver sammenligneligt for Movia. Tilbudsgiver skal i driftsredegørelsen redegøre for, hvordan kravet til CO_{2æ}-udledning opfyldes.

Movia kan på et hvilket som helst tidspunkt i løbet af kontraktperioden forlange, at tilbudsgiver anvender grøn strøm. Hvis Movia benytter denne mulighed, kompenseres tilbudsgiver med 2,50 øre/kWh for den strøm, som tilbudsgiver anvender til opladning af bådene. Ved grøn strøm forstås certificeret grøn strøm fra vedvarende energikilder, eksempelvis i form af RECS-certifikater (Renewable Energy Certificate System). Herudover accepteres dokumenteret grøn strøm fra tilbudsgivers egenproduktion af strøm fra vedvarende energikilder. Krav til grøn strøm gælder for både opladning ved kaj anlæg og evt. ladestationer i byrummet, som tilbudsgiver måtte oppebære ansvaret for.

CO_{2æ}-kravene kan opfyldes ved at anvende dieselmotorer, gasmotorer, elmotorer etc., eller en kombination heraf, der overholder ovenstående krav, eller ved at anvende både, hvor hele eller en del af brændstoffet medfører en dokumenteret reduktion af CO_{2æ}-udledningen. Ved brugen af brændstof med biomateriale skal der anvendes 2. generations brændstof. Ved 2. Generations brændstof forstås, at brændstoffet ikke er produceret på basis af fødevarer (f.eks. palmeolie, solsikke, majs, raps og soja). Movia accepterer anvendelse af massebalanceprincippet i henhold til VE-direktivets artikel 18.

Tilbudsgiver har valgfrihed i forhold til anvendelse af teknisk løsning til kabineopvarmning. Der kan således benyttes en elbaseret varmekilde, et fyr eller en kombination heraf. Såfremt en ikke-elbaseret varmekilde benyttes (f.eks. dieselfyr), skal der benyttes et 2. generation biobrændstof f.eks. syntetisk biodiesel, og ved øvrige teknologier, skal f.eks. gasfyr anvende samme brændstof, herunder med samme miljøegenskaber (f.eks. biogascertifikater), som anvendes til fremdrift af båden. I forhold til anvendelse af

biogas er det muligt at anvende biogascertifikater fra Energinet. Anvendelse af GTL giver ingen CO₂-mæssig gevinst.

Enhver beregning skal tage udgangspunkt i udledningen ved diesel B0, se nedenstående skema. Movia regner med følgende CO₂-udledning fra de forskellige brændstoffer:

Diesel B0 (udgangspunkt) 2.670 gram CO₂/liter.

Biogas (gylle) 0 gram CO₂/nm³ (0,8144 kg gas per nm³)

Elektricitet 0 gram CO₂/kWh

1 % biomateriale = 1 % CO₂ reduktion, dvs. 100 % iblandet biomasse = 100 % CO₂-reduktion.

Movia kan til enhver tid i kontraktperioden kræve revisorpåtegnet dokumentation for indkøb (faktura), anvendelsen og eventuel CO₂-reduktion af det anførte drivmiddel i henhold til tilbudte.

5.4 Støj

Movia ønsker at bådene både indvendigt og udvendigt udleder mindst muligt støj.

Nedenstående krav til indvendig og udvendig støj skal opfyldes under sejlads med 8 knops fart, under manøvre og under havneophold, samt med normal drift af ventilationen og andet udstyr.

Indvendig støj

Indvendige områder, hvor passagerer opholder sig, må støjniveauet ikke overstige 71 dB(A) målt ved den målemetode, som fremgår af ISO 2923:1996 Acoustics -- Measurement of noise on board vessels.

Måling af bådens indvendige støj skal gennemføres af et af Miljøstyrelsen godkendt laboratorium.

Udvendig støj

Den udvendige støj fra båden måles og beregnes efter den metodik, som fremgår af Bekendtgørelse om miljøgodkendelse af hurtigfærgeruter (BEK. Nr. 1735 af 21. december 2015), Bilag 1. Båden skal overholde LDEN 55 dB og LAFmax 70 dB, som fremgår af de vejledende støjgrænser for almindelig støj for Boligområder og støjfølsomme bygninger til offentlige formål (skoler, hospitaler, plejehjem o.l.), jf. bekendtgørelsens Bilag 1, Tabel 2.

Støjbelastningen fra båden bestemmes ved beregning, både i forbindelse med dokumentation af støjbelastningen og ved evt. senere kontrol.

Det påhviler tilbudsgiver at tilvejebringe dokumentation for alle tilbudte bades støjbelastning ved anvendelse i Københavns Havn i form af måling af kildestøj og beregning af bådens støjbelastning ved boligområder og støjfølsomme bygninger.

Movia kan på et hvert tidspunkt i løbet af kontrakten gennemføre kontrolmåling af bådernes kildestøj samt beregning af bådens støjbelastning.

Måling af kildestøj og beregning af bådens støjbelastning skal gennemføres som "miljømåling-ekstern støj" af et af Miljøstyrelsen godkendt laboratorium.

Såfremt beregning af bådens støjbelastning overskrider den fastsatte grænseværdi, påhviler det operatøren at afhjælpe problemet inden for en rimelig tidsfrist.

Ved driftsstart skal tilbudsgiver levere:

- Ibrugtagningsrapport for overholdelse af indvendig og udvendig støj ved levering af bådene
Der leveres en rapport per båd.

5.5 Vibrationer

Følgende guidelineværdier i henhold til ISO 20283-5:2016 skal overholdes. Indenfor: 3.5 mm/s; udenfor: 4.5 mm/s; overall frequency-weighted rms velocity mellem 1 og 80 Hz. Tilbudsgiver skal i forbindelse med levering af bådene dokumentere test af måling af bådens vibrationer. Vibrationsmålingen skal gennemføres af et anerkendt prøvningsinstitut eller en uafhængig leverandør, med de nødvendige dokumenterede erfaringer og faglige kvalifikationer. Såfremt der er konstruktionsmæssige forskelle på de enkelte både, som kan have en betydning for vibrationsniveauet, skal der gennemføres individuelle vibrationstest for hver bådtype.

6. IT

At skabe god og pålidelig offentlig transport og tilhørende trafikinformation til Movias mange passagerer kræver et godt samarbejde mellem Movia og operatøren. Især på IT området er der behov for et tæt samarbejde, da der er IT involveret i stort set alle faser omkring planlægning, afvikling og opfølgning på driften.

I de senere år har der angående "IT" været en strategisk bevægelse fra, at Movia ejede og driftede det meste, til at operatøren i dag i høj grad selv har ansvaret for anskaffelse, installation, drift og vedligeholdelse af den nødvendige IT-understøttelse for at kunne levere på Movias krav. Fra og med udbud A15 er genereringen af bus- og bådpositioner (bl.a. til brug for dannelse af prognoser/realtid) blevet operatørens ansvar.

Nærværende afsnit beskriver de krav, Movia stiller omkring IT - på båden og på operatørens kajanlæg – men også de krav Movia, på vegne af passagererne, stiller til service og funktioner. Sidstnævnte er beskrevet i punkt 6.4 hørende til de forskellige "systemer".

Før driftsstart aftaler Movia og operatøren, hvor det er relevant, præcise forretningsgange, driftsopgaver og ansvarsfordeling for hvert IT-system. Movia kræver i den forbindelse, at operatøren udpeger en IT-ansvarlig person (eller servicedesk) hos operatøren, som skal være kontaktperson til Movia i alle spørgsmål vedrørende IT. Disse oplysninger gives i Bilag 6 "Driftsredegørelsen".

Manglende overholdelse af frister og krav i afsnit 6 er omfattet af Movias sanktionssystem, jf. kontrakten, såfremt andet ikke er aftalt på forhånd.

Der gøres opmærksom på, at krav og vilkår i dette afsnit er generelle. Der vil således være krav og vilkår, som ikke er relevante for båd drift.

I det efterfølgende beskrives Movias krav og vilkår for IT-udstyr, der skal installeres i bådene fra kontraktstart eller i løbet af kontraktperioden.

Krav eller andre tekniske vilkår, der vedrører IT-udstyr, som operatøren eventuelt selv har eller ønsker at få monteret i sine både (Model B), er ikke indeholdt i Movias krav og vilkår.

6.1 Ejerskab

Der er to former – modeller - for ejerskab af det IT-udstyr, som Movia kræver i drifts- og reservebåde: A eller B.

6.1.1 Model A:

Movia ejer IT-udstyret. Movia stiller funktionelle, betjeningsmæssige og tekniske krav. Movia vælger leverandør. Movia betaler omkostningerne til alle IT-komponenter. Movia skal have IT-udstyret tilbage ved udløb af kontraktperioden.

Medmindre andet aftales, skal Movia betale omkostningerne ved montering og afmontering efter kontraktperioden. Operatøren stiller bådene til rådighed ved montering og afmontering uden omkostninger for Movia.

6.1.2 Model B:

Operatøren ejer IT-udstyret. Movia stiller funktionelle krav. Operatøren har ansvaret for alle tekniske og betjeningsmæssige krav, og vælger selv leverandør og betaler alle omkostninger til udstyr og montage samt drift.

Grænsetilfælde

I tilfælde af forsøg med og/eller idriftsættelse af nye IT-systemer eller nye funktioner i eksisterende IT-systemer i løbet af kontraktperioden, forhandles placering af ejerskab og ansvar i de konkrete tilfælde.

Operatøren må ikke udleje eller sælge både og kaj anlæg med Movia-ejet udstyr (model A) uden forudgående skriftlig godkendelse fra Movia. Operatøren varsler ønsker med en frist på mindst 30 dage.

6.2 Generelle krav for IT-systemer og udstyr i både og på kaj anlæg

Nedenstående krav gælder for alt Movia-krævet IT-udstyr, hvis ikke andet er angivet under de specifikke krav for det enkelte system.

Model A systemer, der skal være installerede ved driftsstart:

- Rejsekortet, elektronisk billet- og billetteringsudstyr.

Model B systemer, der skal være installerede ved driftsstart:

- Destinationskilte.
- Højtalersystem.
- RPS (realtidssystem).
- Automatisk stoppestedannoncering.
- Infotainment.
- Digital linjefrise.
- Passagertællesystem (Android device).

Ovennævnte funktioner tilvejebringes af operatøren. Systemerne kan være indbyrdes integrerede, og kan være integrerede - herunder dele kommunikationslinjer, positioneringsudstyr, chaufførkonsol mv - med andre funktioner, som operatøren eventuelt installerer og driver til eget brug.

I de efterfølgende afsnit beskrives de overordnede og generelle krav og vilkår, som gælder for alle IT-systemer og IT-udstyr. Derefter specificeres de tekniske krav (punkt 6.3) og til sidst de specifikke krav for de respektive IT systemer (punkt 6.4).

6.2.1 IT-udstyr på operatørens kaj anlæg

Operatøren sørger selv for tilvejebringelse af kaj anlæg/opstillingsplads.

Ved anlæggelse af nye kaj anlæg har Movias samarbejdspartner omkring rejsekortet behov for at lave et site-survey. I den forbindelse skal rejsekortinstallatør have fysisk adgang til besigtigelse af kaj anlæg/opstillingsplads senest 6 måneder før driftsstart. Derudover fremsender operatøren ligeledes senest 4 måneder før driftsstart følgende tegninger for kaj anlæg/opstillingsplads:

- Tegning af eksisterende forhold.
- Tegning af evt. ændringer (nye bygninger m.v.).
- Tegning af dækningsområde (hvor bådene skal ligge).

Operatøren skal af hensyn til bl.a. drift af rejsekort, ind- og udvendig skiltning og den elektroniske indberetning af oplysninger om driften mv., etablere, drive og anvende en forbindelse til internettet på kaj anlæg, driftskontorer og i både. Til enkelte funktioner (herunder rejsekort, besætningsmedlemsadministration og supervision) kan alene anvendes browseren Internet Explorer.

Til brug for rejsekort etablerer Movia en selvstændig MPLS-forbindelse på kaj anlægget. Alle omkostninger til etablering og drift af denne forbindelse betales af Movia.

Fra kontraktstart omfatter Movias IT-udstyr på hvert kaj anlæg, som operatøren er ansvarlig for:

- WLAN og router: 1 stk. til rejsekort og 1 stk. til passagertællesystem
- Reserveudstyr til rejsekort.

Endvidere omfatter Movias IT-udstyr på hvert driftskontor, som operatøren er ansvarlig for:

- Beredskabsradio (to transportable radioenheder)

6.2.2 Antal både med IT-udstyr (Model A)

Operatøren skal i Bilag 5 "Liste over bådmateriel" oplyse, hvor mange driftsbåde og reservebåde, der skal have IT-udstyr for at opfylde den krævede funktionalitet.

For hver type IT-udstyr under model A, udlåner Movia gratis op til to enheder til installation i reservebåde.

Såfremt operatøren ønsker flere reservebåde i kontraktperioden f.eks. pga. af udvidelse af antallet af driftsbåde i kontrakten, skal dette indgå i drøftelserne af udvidelsen.

6.2.3 Montering af IT-udstyr (Model A)

Movia leverer udstyr, systemdokumentation og monteringsvejledning for IT-systemerne under Model A. Medmindre andet aftales, leverer Movia også eventuelle monteringsbeslag til eget udstyr.

Øvrige IT-komponenter, herunder IT-skab, og kabelrør, skal operatøren tilvejebringe.

Movias monteringsvejledning skal godkendes af operatøren. Placering af besætningsmedlemsbetjent IT-udstyr og evt. andet IT-udstyr i båden, der kan have betydning for besætningsmedlemmets betjening, udsigts- og sikkerhedsforhold, skal godkendes skriftligt af operatøren for alle bådtyper inden montering.

Operatøren skal klarmelde alle både, når monteringsarbejdet er afsluttet og godkendt af operatøren. Det skal ske senest to uger før driftsstart.

Herefter monterer, tilslutter og tester Movias IT-leverandør IT-udstyret i bådens IT-skab, og eventuel chaufførterminal.

Klargøring og afsluttende test af det pågældende IT-udstyr i båden, foretages af IT-operatøren. Movia betaler omkostninger til IT-operatøren i forbindelse med montering, tilslutning og test af IT-udstyr i IT-skabet.

Operatøren har pligt til at deltage i en afsluttende test og godkendelse af det installerede IT-udstyr. Dette gælder uanset om IT-udstyret monteres fra kontraktstart eller i løbet af kontraktperioden.

Konstateres der IT-mæssige funktionsfejl, der kan henføres til operatørens installationer eller IT skab, skal disse være rettet senest 5 arbejdsdage inden driftsstart.

6.2.4 Afmontering af IT-udstyr (Model A)

Ved kontraktophør, eller hvis Movia beslutter at afvikle eller udskifte IT-udstyr i kontraktperioden, afmonteres og afleveres udstyret til Movia. Dette gælder også eventuelt udleveret undervisningsmateriel.

Umiddelbart efter kontraktophør stiller operatøren alle både vederlagsfrit til rådighed til afmontering af IT-udstyr i den nødvendige tid – dog maks. én hverdag per båd. Tidspunktet for afmontering aftales med mindst én uges frist.

Skjulte kabler (der isoleres) samt antenner forbliver i båden efter afmontering. Movia betaler ikke for efterfølgende reparationer.

Afmontering af IT-udstyr foretages af Movias Kunde- og Trafikservice eller af et firma, der vælges af Movia. Omkostningerne betales af Movia.

Hvis afmontering og retablering skyldes operatørens beslutning, eksempelvis ved udskiftning af en båd, betaler operatøren samtlige omkostninger forbundet med dette.

6.2.5 Afmontering af IT-udstyr (Model B)

Hvis Movia kræver at afmontering af denne type udstyr finder sted i kontraktperioden, betales omkostningerne af Movia.

6.2.6 Flytning af IT-udstyr i kontraktperioden (Model A)

Båden

Hvis operatøren ønsker at udskifte eller at flytte en båd, og dette indebærer flytning af IT-udstyr til en anden båd, skal operatøren betale samtlige omkostninger forbundet med hermed. Prisen kan i det enkelte tilfælde oplyses af Movia. Operatøren skal varsle ønsker skriftligt senest 30 dage før flytning ønskes foretaget. Operatøren er desuden ansvarlig for alle praktiske forhold i forbindelse med flytningen.

Ved udskiftning af IT- og rejsekortudstyr i både, der i forbindelse med afgivelse af tilbud er tilbudt udskiftet i kontraktperioden, betales omkostningen hertil af Movia.

Kajanlægget

Ønsker operatøren at flytte IT-udstyr og/eller kommunikationslinjer på kajanlægget, gælder samme vilkår som for flytning af IT-udstyr i både.

Se i øvrigt de systemspecifikke afsnit.

6.2.7 Erstatningsansvar vedr. IT-udstyr (Model A)

Operatøren er erstatningspligtig for bortkomst og skader på alt IT-udstyr (Model A), der er i operatørens varetægt. Ansvarer omfatter både udstyr, eventuelle reservedele, der opbevares hos operatøren, og alle omkostninger til reparation. Erstatningspligten gælder også driftsforstyrrelser forårsaget af manglende opfyldelse af krav til EMC jf. punkt 6.3.5.

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

Oplysninger om værdien af Movias IT-udstyr hos operatøren fremgår af de respektive systemers afsnit.

Aftales det, at operatøren kan anvende IT-udstyr (Model A) ud over de funktioner, som Movia kræver, er operatøren ansvarlig for eventuelle konsekvenser af den pågældende benyttelse, inkl. driftsomkostninger.

Kontakten med Movias IT-leverandør skal gå gennem Movia med mindre andet aftales.

6.2.8 Driftsansvar vedr. IT-udstyr (Model A og B)

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

Medmindre andet er aftalt, er operatøren ansvarlig for al drift af det pågældende IT-udstyr. Det daglige driftsansvar omfatter:

- Korrekt systemstart (eksempelvis på-/aflogging, valg/accept af linje/tur) og betjening samt visuel kontrol af, at bådens IT-system er klar til at udføre planlagt sejlads.
- At fejlmelde udstyr straks, hvis fejl opdages/indikeres. Fejlmelding skal foretages som anvist af Movia. Frister og øvrige vilkår for fejlmelding og rapportering fastlægges i forretningsgange, der aftales mellem parterne.
- At værkstedspersonale, trafikledere og besætningsmedlemmer kan betjene og fejlmelde IT-udstyret i overensstemmelse med Movias anvisninger og brugervejledninger. Hvis andet ikke er aftalt, leverer Movia undervisningsmateriale til operatøren senest to måneder før driftsstart.

I øvrigt skal operatøren udføre/lade udføre funktionskontrol af hvert system ifølge de anvisninger, som gives af Movia og/eller systemoperatøren. Operatøren er forpligtet til at sikre, at alt IT-udstyr, der er placeret hos operatøren eller i dennes både, til stadighed er fuldt funktionsdygtigt.

Movia har ret til at betragte ture, der ikke er pålogget korrekt (Movia modtager ikke positionsdata vedrørende pågældende tur), som udgåede ture, der ikke honoreres. Operatøren kan dog få betaling for turen, hvis det på anden måde kan påvises at turen er udført.

Eventuelle omkostninger til Movias leverandører eller eksterne servicepartnere, som følge af ukorrekte fejlmeldinger eller manglende overholdelse af aftaler om adgang til at arbejde på både, afholdes af operatøren.

For driftsopgaver og uddannelse, der pålægges operatøren efter kontraktstart, skal der indgås særskilt aftale med Movia om betaling herfor. Når betalingen fastlægges, bliver der taget højde for en evt. værdi, som operatøren har af de nye systemer.

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

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

6.2.9 Vedligeholdelsesansvar vedr. IT-udstyr (Model A og B)

Medmindre andet er aftalt, eller er krævet indeholdt i tilbudsprisen, afholder Movia omkostninger til vedligeholdelse af det IT-udstyr, der er krævet og installeret af Movia (Model A).

Movias vedligeholdelse af IT-udstyr (Model A) retter sig alene mod fejl og skader, der er en følge af almindeligt slid. Sker der fejlmelding af hærværksramt udstyr, skal det af fejlmelding fremgå, at der er tale om hærværk.

Alt IT-udstyr (Model A), som Movia har stillet til rådighed for operatøren i kontraktperioden, skal ved kontraktens udløb være i funktionsdygtig og ubeskadiget stand bortset fra almindelig slitage.

Vedligeholdelse af IT-udstyr (Model A), udføres af en servicepartner, der har aftale med Movia herom.

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

Medmindre andet aftales, har operatøren pligt til at stille fejlmeldte både omkostningsfrit til rådighed for reparation mellem kl. 6 og 21 på hverdage. Tidspunktet for reparation, der aftales med Movias servicepartner, skal almindeligvis være på dagen for fejlmeldingen og senest på dagen efter fejlmeldingen. Overholder operatøren ikke aftalte reparationstidspunkter, betaler operatøren Movias dokumenterede ekstraomkostninger. Såfremt Movias leverandører ikke overholder de aftalte reparationstidspunkter, betaler Movia operatørens dokumenterede ekstraomkostninger.

Operatøren har pligt til at stille både frit til rådighed for test og service i maks. tre timer i dagtimerne (kl. 9 - 15) på hverdage to gange om året. Plan for test og service aftales med mindst 30 dages varsel fra Movia eller fra Movias servicepartner.

IT-systemer, der ejes af operatøren (Model B), og som indgår som et delsystem i et kundeinformations-, et båddrifts- eller et sikkerhedssystem, skal vedligeholdes og holdes funktionsdygtige af operatøren uden omkostninger for Movia.

Elektroniske signaler, der i forvejen findes i båden, og som eventuelt ønskes anvendt af Movia skal vedligeholdes og holdes funktionsdygtige af operatøren uden omkostninger for Movia.

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

Ved fejlmelding fra Movia til operatøren vedr. elektriske signaler fra båden, der anvendes af Movia-krævet IT-udstyr (Model A og B), har operatøren pligt til at udbedre disse senest på 2. arbejdsdag efter fejlmeldingen er modtaget.

6.2.10 Rettighed til informationer

Movia har alle rettigheder til samtlige operatørspecifikke oplysninger, der registreres af IT-systemer (Model A og B), og som er relevante for Movias planlægning, drift og passagerinformation samt opfølgning og kontrol. Der kan træffes aftale om, at visse oplysninger ikke videregives til andre.

Princippet er, at informationer, som er relevante for publikum, straks skal kunne offentliggøres direkte fra Movia til passagerer og besætningsmedlemmer, mens øvrige informationer kun kan bruges af Movia og den enkelte operatør.

Data til anvendelse i trafikinformation skal operatøren hente i Movias webservices (punkt 6.3.7).

Operatøren får adgang til udtræk af rapporter vedrørende besætningsmedlemmers salg af kontantbilletter og til anden administration i rejsekortsystemet, herunder overvågning af bådenes drift.

6.2.11 Ændring af eksisterende -, og indførelse af nye IT-systemer

Vores omgivers forventninger ændrer sig over tid og de teknologiske muligheder udvikles med højere og højere hastighed. Der vil derfor med stor sandsynlighed i løbet af kontraktperioden skulle foretages ændringer i IT-udstyret (Model A), installeres nyt IT-udstyr (Model A) eller anskaffes og installeres nyt IT-udstyr (Model B), som følge af nye funktionalitetskrav fra Movias side.

Movia har ret til at foretage, eller bede operatøren om at foretage, sådanne installationer eller ændringer af IT-systemer, i løbet af kontraktperioden.

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

Værdien af fremtidigt IT-udstyr (Model A) i operatørens varetægt vil blive oplyst, når den er kendt.

Betaling for operatørens udgifter til anskaffelse, installation, drift og vedligeholdelse af fremtidigt IT-udstyr (Model B) fastsættes efter forhandling af tillægsaftale til kontrakten.

Hvis operatøren ønsker "at bygge til" på et af Movia leveret IT-system, fx udveksle logon/linje/tur-information, skal dette – inklusive specifikation af løsningen - godkendes skriftligt af Movia og betales af operatøren.

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

6.3 Tekniske krav for IT-systemer og -udstyr

Movia ser en værdi i, at it-infrastrukturen i bådene løbende standardiseres, og arbejder på at implementere EBSF_2 (<http://ebsf2.eu/>) – eller dele heraf - i kommende udbudsbetingelser. Fordelene ved at benytte standarder er, på længere sigt, mere robuste og billigere systemer. Kravene i dette afsnit kan fraviges, hvis det medfører en tilnærmelse til EBSF_2, og udbudsbetingelsernes funktionelle mål i øvrigt tilgodeses. Operatøren skal i tilfælde af en sådan fravigelse gøre rede for, hvad der fraviges og hvordan det kompenseres.

I det følgende beskrives de tekniske krav og vilkår, som gælder for alle IT-systemer og IT-udstyr.

6.3.1 IT-skab

Alt IT-udstyr (model A) skal, placeres i et IT-aflukke i båden. Undtaget herfra er skibsfører-/chaufførterminal, kortlæsere og printer til rejsekortet samt sensorer og andet udstyr til passagertælling. Det skal aftales med Movia, hvis operatøret IT-udstyr (model B) også ønskes placeret i IT-skabet.

Et IT-aflukke kan være et traditionelt opbygget IT-skab eller et IT-rum med samme funktion som det traditionelle IT-skab. I det følgende omtales aflukket som et skab. IT-skabet, inkl. trækrør, skal leveres og monteres af operatøren. Følgende krav skal opfyldes:

- IT-skabet skal kunne indeholde følgende typer af udstyr:
 - Rejsekortudstyr fylder én rack hylde.
- Være forsynet med et 19" rack med monterings Skinner i hver side, både for og bag, i hele højden (Movia leverer hylde).
- Hver rack hylde måler 19" i bredden, 50 cm i dybden og skal have plads til udstyr, der måler 20 cm i højden i hele dybden.
- IT-skabet placeres således at kabel til rejsekort chaufførkonsol ikke overstiger 9,90 meter.
- IT-skabet placeres, så det ikke er til gene for passagerer eller operatørens vedligehold af båden, samt let tilgængeligt ved montering og for reparation af udstyret.
- IT-skabet skal være aflåseligt. Movia leverer lås og nøgler.
- Operatøren vælger om IT-installationerne skal foretages i et skab eller i et rum. Det er operatørens ansvar, at der er ventilation og temperatur i rummet, således at monteret udstyr er fuldt funktionsdygtigt.
- Trækrør (Ø 50mm) til kabler til antenner på bådtag. Øvrige dimensioner på trækrør til skabet fremgår af figuren i efterfølgende afsnit om kabelveje.
- Klemmerække med fremføring og tydelig afmærkning af plus, stel og alle elektroniske signaler, jf. afsnit herom, monteres i toppen af IT-skabet og så langt fremme som muligt og skal være afskærmet og kortslutningssikkert.
- Strøm til klemmerække skal tages fra de to el-forsyningskabler, der er i IT-skab via sikringsboks.
- Der skal i IT-skabet være en dokumentation over forbindelserne på/til klemmerækken. Det påhviler operatøren at dokumentere og vedligeholde oplysning om pin – anvisning, sikringsvalg og tilladt forbrug på de enkelte pins, Movia skal anvende til tilslutning af udstyr.

- Vedrørende udstyr hørende til Model A, stilles krav om plads til én antenne på bådens tag. Både skal leveres med de af Movia leverede kabler fra antennen til IT-skabet i omtalte trækrør.

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

Placering på klemmerække (nr)	Signal	Kabel (mm ²)	Kommentar
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10	Ladespænding	0,75	18-32 VDC
11			
12	24V +/- 7%	0,75	Efter hovedafbryder/tænding og ikke fra bådens EL tavle
13	24V	2,50	Før hovedafbryder og ikke fra bådens EL tavle
14	Stel	2,50	
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			

23	Rejsekort højtalerledning	0,50	Trækkes til besætningsmedlemmets plads
24	Rejsekort højtalerledning	0,50	Trækkes til besætningsmedlemmets plads

Til IT-skabet føres desuden følgende kabler:

- Hovedstrøm (24V over hovedafbryder)
- Hovedstrøm (24V over nød hovedafbryder)
- Stelforbindelse
- 1 kabel til antenne/GPS (rejsekort). Leveres af Movia.
- 1 LVDS kabel til rejsekort skærm. Leveres af Movia.

Alle signaler referer til BUS GND.

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

Placering og udformning af skabet samt træk af kabler og elektroniske signaler, dokumentation mv. skal overholde de af Movia anviste krav til prækabling (udleveres ved henvendelse til Movia IT) og efterfølgende godkendes af Movia.

Elforsyning

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

Elforsyning fra båden til IT-udstyr skal være på 24 volt. Spændingen må på intet tidspunkt afvige fra 24 volt +/- 7% herunder inkluderet start og stop af bådens motor. Operatøren er ansvarlig for alle skader på IT-udstyr, der måtte opstå, hvis spændingen afviger de 24 volt +/- 7%.

Bådene skal levere en samlet effekt til Movia-krævede IT-systemer, der opfylder følgende:

	Alm. Båd
I drift (sejler eller holder stille med adgang for publikum)	47 amp
Standby (sejler uden for rute eller holder stille uden adgang for publikum). Hovedafbryder tændt	15 amp
Backup (parkeret, hovedafbryder slukket)	4 amp

6.3.2 Antennemontage

På bådens tag skal det være muligt at installere antenne for rejsekortudstyr, samt det nødvendige antal for operatørens udstyr. Antennerne skal monteres med min. 50 cm afstand.

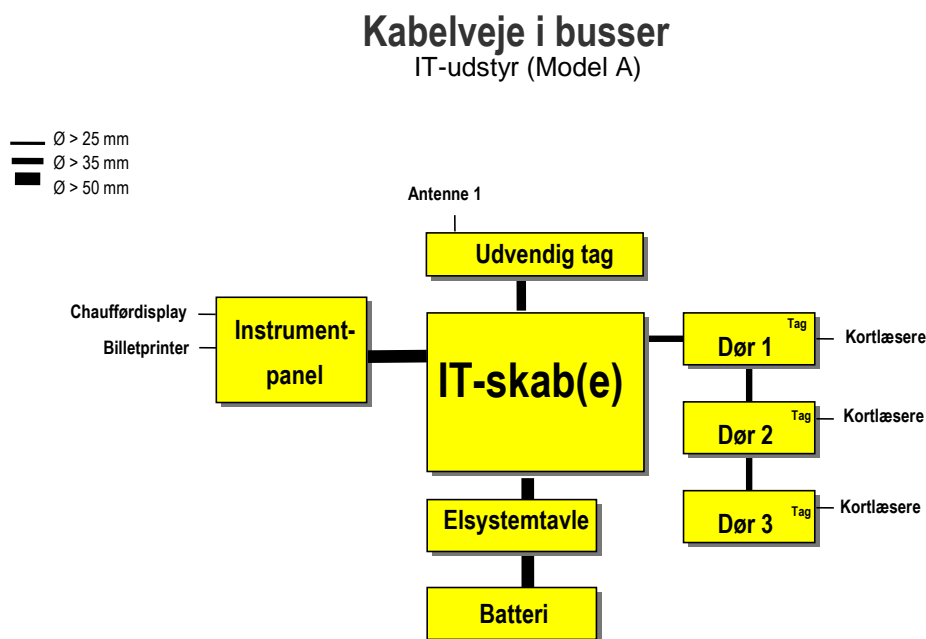
I bådens tag skal der findes jordplan til antennerne, også ved montering på ikke-metal karrosseridele.

6.3.3 Kabelveje vedr. IT-udstyr (Model A)

Nedenstående figur viser kabeltræk- og dimensionskrav til kabelveje (trækrør) mellem IT-skab og bådens udstyr samt IT-komponenter. IT-komponenter i parentes kræves ikke fra kontraktstart, men overvejes indført i løbet af kontraktperioden. Alle viste kabelveje skal installeres i alle både fra kontraktstart.

Alle trækrør skal være glatte indvendigt og have bløde bøjninger, der ikke må være mindre end 90 grader. Trækrør, der ikke leveres med fremførte ledninger, skal være forsynet med træksnor til senere ledningstræk. Trækrørens destination skal være tydeligt angivet i IT-skabet. Kabling til IT-udstyr (Model A) skal trækkes i trækrør.

I forbindelse med rejsekort skal der tages højde for, at der for enkeltenderbåde skal monteres op til 4 stk. kortlæsere. I forhold til eventuel dobbeltenderbåde drøftes antal af kortlæsere i dialogfasen. Kortlæserne skal monteres på eksisterende holdestænger ved dørene, eller på væggen.



6.3.4 Driftsmiljø

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

6.3.5 Elektrisk støj

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

Ved elektrisk-, elektronisk- og IT-udstyr, som Movia har stillet til rådighed for operatøren, forudsættes at følgende lovgivningsmæssige reguleringer på El-, IT- og tele-området er overholdt:

- Generel elektromagnetisk kompatibilitet (inklusive eventuelt elektrisk fremdriftsaggregat) i henhold til 2004/108/EØF – udmøntet i dansk lov nr. 260/2016.
- EC - Regulativ 10 (omhandlende EMC for elektriske køretøjer).
- EC - Regulativ 100 (omhandlende elektrisk sikkerhed og funktionalitet for elektriske køretøjer).

6.3.6 Data leverancer (web services)

Data til brug for realtidssystemet, infotainment, stoppestedsannoncering, destinationsskiltning, informationsdisplay mm, leverer Movia i form af webservices. Det er et krav, at bådene under sejlads konstant er online, for at de kan modtage data kontinuerligt. Således skal operatøren hente al data, der skal benyttes til passagerinformationsformål i bådene, i infotainment-webservicen. Data til brug for hjælp til at logge båden på den rette tur hentes i assignment-webservice. Adgang til webservices fås ved henvendelse til Movia ServiceDesk, der udsteder brugernavn og adgangskode.

Movia har produceret en vejledning, der er vedlagt dette udbudsmateriale som bilag g.

Movia kan uden beregning, én gang årligt, gennemføre ændringer i infotainment webservice eller i designguide for infotainment, der kan medføre tilpasning i operatørens software. Operatøren skal udføre rettelser og vedligeholdelse i mindre omfang, og udrulle sådanne ændringer med virkning fra en aftalt dato. Ændringer vil blive varslet med mindst 3 måneder.

6.4 Systemspecifikke krav og vilkår for de enkelte IT-systemer og -udstyr

6.4.1 Rejsekortet, elektronisk billet- og billetterings udstyr

Operatørens ansvar og forpligtelser i forbindelse med rejsekort beskrives i denne udbudstekst samt i driftshåndbogen.

Værdi af IT-udstyr (Model A) er DKK 175.000 inkl. moms, kortlæsere, montering og kommissionering.

Som udgangspunkt ligger ansvaret for rejsekortsystemet hos Movia.

Dette afsnit beskriver installation af nye både, overdragelse af både, flytning af udstyr, afmontering af udstyr, operatørens rolle og ydelser for 1. line service på rejsekortsystemet og i øvrigt hvilke rejsekort driftsopgaver, der er afgørende i det daglige arbejde på garagerne. Kravene i dette afsnit er suppleret med kravene i bilag e "Håndbog for drift af rejsekort".

Installation

Rejsekort Installationer på kaj anlæg

Der skal installeres trådløst kommunikationsudstyr (WLAN) på hvert garageanlæg. WLAN skal bruges til at overføre data mellem rejsekort i både og det centrale rejsekortsystem. Movia varetager denne installation.

Til brug for rejsekort WLAN-forbindelsen etablerer Movia en selvstændig MPLS-forbindelse på kaj anlægget. Alle omkostninger til etablering og drift af denne forbindelse betales af Movia.

Operatøren skal medvirke til afklaring og beslutninger om præcis placering af udstyr, kabelføring og andre spørgsmål vedrørende installationen på kaj anlæg. Operatørens medvirken skal være uden omkostninger for Movia.

Det skal være muligt for Movia at installere WLAN'et senest 30 hverdage inden driftsstart. Midlertidige løsninger nødvendiggjort f.eks. af ombygninger etc., betales af operatøren.

Rejsekort installation for både

- Rejsekortudstyr er Movias ejendom, når det er installeret på garageanlæg og i både.
- Movia står for installationen af rejsekort i nye både for nye sejladskontrakter, og hvis der i henhold til sejladskontrakten skal indsættes ekstrabåde eller ske udskiftning af eksisterende både.
- Tidsfrister for aflevering af designspecifikation skal overholdes. Det er operatørens ansvar, at installationen af rejsekortudstyret kan udføres så betids, at det ikke får/har indflydelse på driften.
- Den præcise plan for installationsopgaven aftales nærmere fra sag til sag.
- Måtte der alligevel opstå forsinkelser, og disse kan tilskrives forhold hos Movia / installatør, vil forsinkelsen ikke kunne udløse kvalitetsbrister fra Movias side.
- Der tages endvidere ved planlægningen behørigt hensyn til operatørens daglige drift, således at ventetider og andre ulemper minimeres mest muligt.

Præinstallation

Da Movia kræver IT-udstyr installeret og afprøvet i både fra driftsstart, skal nye både være præ-installeret ved levering.

Operatøren er ansvarlig for installation af kabler, antenne samt for at bore nødvendige huller til den videre installation, jf. Movias krav til prækabling.

Alle operatørens omkostninger i forbindelse med montering, klargøring til test og godkendelse til drift, samt levering og præinstallation af IT-skab og trækrør skal være indeholdt i tilbudsprisen.

Præinstallationen omfatter alle fysiske arbejder vedrørende IT-skab, samt træk af kabler mellem bådens IT-skab og båd- og IT-komponenter samt præinstallation af antenner. Operatøren er ansvarlig for at rette eventuelle præinstallationsfejl uden for eller i selve IT-skabet. Konstateres der præ-installationsfejl i/uden for IT-skabet, er operatøren ansvarlig for alle omkostninger til udbedring af fejl, inkl. eventuelle omkostninger til Movias IT-leverandør.

Det er operatørens ansvar at sikre, at bådene opfylder alle bådtekniske og dokumentationsmæssige krav, der er nødvendige for montage og efterfølgende drift af de krævede IT-systemer.

For hver bådtype er det operatørens ansvar, at der udarbejdes en designspecifikation, der angiver den præcise placering af udstyr, antenne, kabelføring m.m., samt specificerer, hvordan alle elektriske specifikationer for grænseflader mod rejsekortudstyret tænkes overholdt. Dette gælder især for forsyningsspænding, hastigheds- og baggearssignal. Movia skal godkende operatørens designspecifikation, inden montagens igangsættelse. Specifikationen skal være Movia i hænde 60 dage før montagestart. Specifikationen skal indeholde detaljeret vejledning/beskrivelse for alle aktuelle bådtyper.

Det er operatørens ansvar, at udstyret monteres, således at det ikke udgør en sikkerhedsrisiko for besætningsmedlem eller passagerer, og således at udstyret er nemt at betjene for både besætningsmedlem (chaufførkonsol / touch screen) og passagerer (kortlæsere).

Movia udleverer efter forespørgsel en præ-installationsmanual.

Slutinstallation og test

Movia forestår slutinstallationen med udstyr, konfiguration og test. Slutinstallationen kan udføres af 3. part. Operatøren skal stille bådene frit til rådighed én dag pr. båd og med et tilstrækkeligt antal arbejdsdage til færdiggørelsen inden driftsstart, således at det kan udføres forsvarligt - med mindre andet aftales specifikt, skal bådene være tilgængelige for slutinstallation mindst 30 hverdage inden driftsstart.

Antal og type af både skal være klarlagt mindst 6 mdr. før driftsstart.

Movia og/eller 3. part monterer i denne proces kortlæsere med tilhørende sokkel, TCU, chaufførterminal samt printer i den klargjorte båd. Disse komponenter forbliver Movias ejendom. Installationen skal færdiggøres på et af operatørens kaj anlæg, der er udstyret med rejsekort-WLAN.

Operatøren afholder alle omkostninger for sejld af både til installationsstedet.

Når installationen er gennemført overtager operatøren ansvaret for udstyret, herunder også det forsikringsmæssige ansvar.

Overdragelse

Hvis operatøren ønsker at overdrage både med eksisterende rejsekortudstyr, skal der udføres en rekonfigurering af udstyret. Movias Kunde- og Trafikservice gennemfører den praktiske omkonfigurering af udstyret. Movia skal senest orienteres 10 hverdage, inden omkonfiguration skal være udført. Rekonfigurering skal ske på et kaj anlæg, der er udstyret med rejsekort-WLAN.

Flytning af udstyr i kontraktperioden

Båden

Jf. punkt 6.2.6 gælder, at hvis operatøren ønsker at udskifte eller at flytte en båd, der er udstyret med Movia-krævet IT-udstyr, og dette indebærer flytning af IT-udstyr til en anden båd, skal operatøren betale samtlige omkostninger forbundet hermed. Prisen kan i det enkelte tilfælde oplyses af Movia. Operatøren skal varsle ønsker skriftligt senest 30 hverdage før flytning ønskes foretaget. Operatøren er desuden ansvarlig for alle praktiske forhold i forbindelse med flytningen.

For rejsekort vil Movia stå for flytning af udstyret. Båden skal stå til rådighed én arbejdsdag for flytning af rejsekortudstyret. Ved udskiftning til en af Movia ukendt bådtype i kontraktperioden skal der forventes yderligere 2 måneders frist. Omkostningerne hertil betales af operatøren.

Ved udskiftning af rejsekortudstyr i både, der i forbindelse med afgivelse af tilbud, er tilbudt udskiftet i kontraktperioden, betales omkostningen hertil af Movia.

Kajanlæg

Ønsker operatøren at flytte IT-udstyr og/eller kommunikationslinjer hos operatøren, gælder samme vilkår som for flytning af IT-udstyr i både.

For rejsekortudstyr vil omkostninger nødvendiggjort af flytning/nedlæggelse eller ombygning af kajanlæg betales af operatøren. Dette gælder for eksempel, hvis operatøren i kontraktperioden tager andre kajanlæg i brug end de oprindeligt aftalte eller ændrer placeringen af både ved anlægget, således at LAN-dækningen ikke længere er tilstrækkelig. Normal drift skal altid kunne opretholdes, og det er operatørens ansvar, at den daglige synkronisering af bådene i givet fald udføres på andre WLAN, hvis der i en periode ikke er etableret WLAN på det aktuelle anlæg. Flytning af kajanlæg skal anmeldes til Movia med 5 måneders varsel.

Afmontering af IT-udstyr efter kontraktperioden

Ved afmontering af rejsekortudstyr i både, der udgår efter kontraktperioden eller efter aftale med Movia udgår i kontraktperioden, betales omkostningen hertil af Movia. Movia forestår afmonteringen af udstyret, hvorimod kabling forbliver i båden.

Senest en uge efter båden er udgået, kontaktes Movias Kunde- og Trafikservice for afmontering af rejsekortudstyret

Rejsekort Drift

Der er udarbejdet vejledninger til brug for den daglige drift af rejsekortsystemet på såvel teknisk som administrativt niveau. De fleste af de daglige rutiner er beskrevet her. Det forventes, at operatøren følger anvisningerne her og øvrige vejledninger. For en mere detaljeret driftsbeskrivelse se "Håndbog for drift af rejsekort" (bilag e).

Under sejlads skal skibsføreren sikre, at rejsekortsystemet fungerer efter hensigten ved at logge ind med skibsfører-ID og pin-kode, vælge korrekt linje og tur og efter endt vagt foretage aflogning. Ved skibsførerskift skal der foretages ny pålogning og valg af tur.

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

Skibsføreren skal under sejladserne sikre, at passagerernes check-in og check-ud kan foregå korrekt, herunder at bådens GPS-positionering er korrekt i forhold til stoppestederne. Ved akutte/ikke planlagte ruteændringer kan det være nødvendigt at skibsføreren foretager en manuel korrektion på chaufførkonsollen, således at der fortsat foregår korrekt billettering.

Skibsføreren skal sikre, at der er papir i printeren, og operatøren skal sikre, at der er tilstrækkeligt papir til rådighed i båden. Papirruller rekvireres hos Movia. Der må ikke anvendes andet papir end det af Movia udleverede. Operatøren skal via systemets brugeradministration sikre, at alle skibsfører/øvrige personale er oprettet i systemet og tildelt log-on id og pin-kode.

Operatøren får adgang til udtræk af rapporter vedrørende skibsførers salg af kontantbilletter og til anden administration i rejsekortsystemet, herunder overvågning af bådenes drift. Dette forudsætter, at operatøren har en fungerende internetforbindelse på stedet.

Fejlmelding og operatørens egen reparation (1. line service)

Operatøren skal sikre, at rejsekortudstyret holdes i god stand, herunder at det er rengjort og ikke fremstår med skrammer og ridser. Rengøring skal ske efter Movias anvisninger.

Operatøren skal fejlmelde udstyr, snarest muligt efter at fejlen opdages, hvis 1. line service ikke udbedrer fejlen. Fejlmelding skal foretages som anvist af Movia (Movias proces for 1. line udskiftning af udstyr skal følges nøje. Se bilag e "Håndbog for drift af rejsekort").

Med mindre andet aftales, har operatøren pligt til at stille fejlmeldte både omkostningsfrit til rådighed for reparation. Hvis en båd stilles til rådighed for reparation mellem kl. 06.00 og 18.00 på et kaj anlæg med Rejsekort-WLAN, vil den blive repareret indenfor 3 timer efter det angivne rådighedstidspunkt. Reparaturen arbejder således indtil kl. 21.00 på alle hverdage. Overholder operatøren ikke aftalte reparationstidspunkter, skal operatøren betale for Movias eventuelle ekstra omkostninger.

Alt rejsekortudstyr reparerer af rejsekortets leverandør eller af et af denne udpeget firma.

I udbudsmaterialets bilag e "Håndbog for drift af rejsekort" er det beskrevet, hvilket ansvar operatøren har i forbindelse med fejl på udstyr.

Det kan være forbundet med væsentlige omkostninger, at køre forgæves til reparation af både, når der er meldt fejl på rejsekortudstyret. Movia vil derfor viderefakturere operatøren omkostningerne, hvis dette sker.

I de tilfælde, hvor fejlen på rejsekortudstyret er opstået på grund af grov tilsidesættelse af normal betjening, vil operatøren blive pålagt, at betale omkostninger i forbindelse med reparation. De specifikke sager tages op i hvert enkelt tilfælde med operatøren.

Reservedelslager

Operatøren skal ved hver kaj anlæg opretholde et sikret reservedelslager med relevante komponenter til 1st line service. 1st line service omfatter pt. printere og kortlæsere. Dette lager skal være tilgængeligt for reparatøren for afhentning og aflevering af fejlramte/reparerede komponenter, døgnet rundt, alle årets

dage, selvom kajanlægget ikke er bemanded. Der skal til dette brug udleveres nøgler eller anden adgangsfrem til reparatørens (betroede) medarbejdere.

Rejsekortoperatøren leverer det nødvendige antal komponenter til at opretholde et tilstrækkeligt lager. Her er der tale om 1 kortlæser og 1 printer.

Da Movia løbende vurderer effektiviteten af denne lagerproces, kan der ske ændringer i kontraktperioden. Ved mindre kajanlæg kan det være nødvendigt at aftale, at reservedelslager deles med et andet garageanlæg. Movia er i den forbindelse åben for forhandling omkring evt. transportomkostninger.

Reparatøren leverer reservedelene til lageret og operatøren har derefter ansvaret for og pligten til at forsikre det rejsekortudstyr, der er i hans varetægt, i såvel både som reservedelslager. Operatøren skal medvirke i halv-eller helårige status optællinger af reservedelslageret.

Operatøren skal følge den til enhver tid gældende procedure, jf. "Håndbog for drift af rejsekort" (bilag e), vedrørende vedligeholdelse af reservedelslagerets beholdning og overholdelse af aftaler med Movias leverandør.

Synkronisering af bådene

Operatøren skal sikre, at alle driftsbåde dagligt synkroniserer og udveksler data med Movia Back-office. Af hensyn til passagerernes optankninger skal synkronisering ske en gang om morgenen, inden båden sendes i drift. Af hensyn til skibsførernes afregning af dagens kontantsalg bør synkronisering ligeledes ske om aftenen, når båden er kommet retur til garagen.

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

Hvis en båd tages ud af drift pga. fejl ved båden, skal operatøren sikre, at data fra kortlæsere m.m. overføres til Back-office samme dag. I de tilfælde hvor båden er så skadet, at operatøren må sende en båd direkte til fremmed værksted, hvor rejsekort ikke kan synkroniseres, skal Movia straks underrettes herom, så Movia kan sikre aflæsning af bådens data på anden vis.

6.4.2 Passagertællinger

Manuelle passagertællinger [drøftes i dialogfasen]

Under drift skal besætningen for hvert stop tælle på- og afstigende passagerer, cykler og barnevogne. Alle tællinger registreres via en App. udviklet til Android smartphones og tablets.

Tællingerne indtastes i App'en, som kontinuerligt sender registreringerne til Back end hos Movia. Operatøren gives adgang til nævnte Back end, hvor registreringerne kan tilgås, og evt. eksporteres til operatørens egne systemer. Hertil kræves adgang til PC med Internet Explorer.

Operatøren leverer hardwaren (Smartphones og/eller Tablets) – Model B, og Movia leverer, og supporterer, softwaren (Tælle App.).

Movia tilbyder uddannelse i brug af systemet, som vil have en varighed på ca. 1 time således:

- Undervisning
- Praktiske øvelser

- Spørgsmål og svar

Operatøren stiller personale til rådighed for nævnte undervisning uden omkostninger for Movia.

[Movia ønsker at drøfte mulighederne for automatisering af passagertælling med tilbudsgiverne med henblik på enmandsbetjening. En alternativ passagertælleløsning som følge heraf vil følge Model B].

6.4.3 Destinationsskilte

Alle både skal være udstyret med destinations- og linjenummerskilte. Krav til udformning og antal er beskrevet i punkt 3.5.

Data til destinationsskilte (destination og linjenummer) skal hentes online i Movias infotainment web-service. Alle destinationsskilte skal desuden kunne styres manuelt af skibsføreren. Skibsføreren skal indstille destinationsskilte manuelt, når det ikke kan ske automatisk, f.eks. ved udfald i internetforbindelse i forbindelse med turskift.

6.4.4 Højtalersystem

Båden skal være udstyret med højtalersystem (PA) med de nødvendige højtalere, forstærkere mv. Højtalerne skal være egnede til at give tale-information under sejlads. Højtalerne skal anvendes til information afgivet af såvel skibsfører som IT-systemer (stoppestedannoncering mv.)

Operatøren skal ved løbende opfølgning på lydstyrke sikre, at det altid er muligt at høre de afgivne informationer fra højtalerne.

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

6.4.5 Realtidssystem (RPS)

RPS, det nye realtidssystem, sender data om bådens position, linje og tur samt et tidsstempel til Movia. Disse data bruges blandt andet til generering af information om forventet ankomsttid til stoppesteder i Movias kundevedtede kanaler (prognose). Systemet bruges også til dokumentation af gennemført sejlads jf. punkt 6.2.8.

Operatøren står selv for at indkøbe og drive den tekniske løsning i bådene, og operatøren er forpligtet til at anvende systemet, hvor Movia kræver det.

Operatøren afholder selv alle udgifter til installation af udstyret, såsom antenne (GNSS og datakommunikation) styreenhed, betjenings-skærm med monteringsbeslag og kabeltræk til RPS.

Det forventes, at realtids-funktionaliteten kan integreres med andre systemer. Det er således ikke et krav, at realtidssystemet har en dedikeret betjenings-skærm, antenne mv., men besætningsmedlemmet skal kunne vælge tur og foretage andre betjenings-handlinger (herunder f.eks. indstille skilte manuelt ved udfald i internetforbindelse, som beskrevet ovenfor).

Bilag c "RPS kravspecifikation" kan downloades fra udbudshjemmesiden.

Omkostninger til undervisning i brug af systemet, samt drift og vedligeholdelse af systemet afholdes af operatøren.

Operatøren skal dagligt overvåge og føre tilsyn med, at RPS fungerer fejlfrit. Konstateres der fejl eller indikationer på fejl, er det operatørens pligt hurtigst muligt - senest når båden er tilbage på kajenlægget - at udskifte fejlramt udstyr.

Proces for fejlafhjælpning skal træde i kraft efter Movias anvisning, og når Movia kræver det:

Fejlen indmeldes til Movias med fejlbeskrivelse, konsekvens af fejlen og angivelse af, hvornår fejlen forventes udbedret, samt afmelding af fejlen til Movia, når fejlen er udbedret

Før påbegyndelse af ny tur skal skibsføreren, ved at vælge (logge på/acceptere) korrekt linje og tur, sikre, at RPS sender korrekte data, således at systemet fungerer efter hensigten. Movias krav hertil er udtrykt i tre kvalitetsparametre:

- Turaccept
- Positionsdekning
- Positions kvalitet

Turaccept er udtryk for, at der er sket en pålogging fra operatørens system til RPS. Andelen af korrekt påloggede ture skal være mindst 98 % af det samlede antal forventede ture.

Positionsdekning udtrykker, hvor stor en andel positionsmeddelelser Movia har modtaget ud af det forventede antal positionsmeddelelser. Det er et krav, at operatørens udstyr generer en positionsmeddelelse pr. sekund, og at Movia modtager minimum 98% af disse; dog betragtes en enkelt manglende position (et enkelt sekund) ikke som et udfald / en mangel.

Positions kvalitet udtrykker hvor stor en andel af de modtagne positionsmeddelelser, der er korrekt formaterede og med korrekt indhold; bl.a. hvor stedsbestemmelsen refererer til en sandsynlig position på et sandsynligt tidspunkt. Også her er kravet 98%.

Movia leverer data til RPS ved hjælp af de i punkt 6.3.7 omtalte webservices.

Data fra RPS i operatørens både stilles vederlagsfrit til rådighed for operatøren for eventuel anvendelse i operatørens egne IT-systemer.

I forbindelse med udviklingen af RPS, har Movia også udviklet en klient (CMT-klienten), der for igangværende kontrakter kan benyttes i overgangsfasen fra det gamle realtidssystem (Tale-/dataradio) til RPS. CMT-klienten skal ses som en erstatning for den gamle OCA-klient.

CMT-klienten kan anvendes af tilbudsgiver til flere forskellige ting, herunder til driftsstyring:

1. Overvåge både, linjer og ture på kortet og i listeform, herunder forsinkelser markeret med farve
2. Overvåge GPS-udstyret i både for antal fejlagtige positioner
3. Overvåge enkelte bådlinjers aktive ture for forsinkelser, ankomst og afgang til stoppesteder
4. Rapport for driftsforstyrrelser på turniveau, ture ikke kørt, ture ikke fuldført, auto matchede ture etc.
5. Mulighed for driftslederen at logge en båd på en tur ved at højreklikke på båden på kortet eller på listeoversigten

6. Mulighed for driftslederen at aflyse en sejlede tur ved at højreklikke på båden på kortet eller på listeoversigten.
7. Mulighed for at aflyse/tilbageføre multiple ture i særskilt menupunkt

Operatører som skal sejle efter bestemmelserne i dette udbudsmateriale vil også blive tilbudt adgang til klienten. Dog forpligter Movia sig ikke til noget i den forbindelse; og Movia kan når som helst (med et varsel på seks måneder) ændre på eller trække klienten tilbage uden at tilbyde tilbudsgiver tilsvarende funktionalitet til brug for operatørens driftsstyring, og uden at tilbyde nogen form for kompensation.

6.4.6 Infotainment

Infotainment er et digitalt, visuelt medie, der gør det muligt at kommunikere direkte til passagererne via skærme i bådene. Løsningen er onlinebaseret, så informationen altid er opdateret – se punkt 6.3.7 om krav til konstant adgang til internettet under sejlads.

Udstyret består i princippet af:

- Kommunikationsenhed, som kan hente data fra Movias webservice, jf. punkt 6.3.7.
- Styringsenhed, som læser Movias webservice, indsætter data i skabeloner og sammensætter skærbilleder, som sendes til skærmene
- Infotainmentskærme

Der vil desuden typisk være funktioner til systemovervågning og vedligeholdelse, som muliggør rationel drift og vedligeholdelse af skærme og styreenhed.

Udstyret kan være integreret i en samlet teknisk løsning, som ud over infotainment også dækker kravene til f.eks. realtid – og i øvrigt kan varetage operatørens egne ønsker til funktioner.

Teknik og visningsmæssige forhold

Detaljeret beskrivelse af tekniske- og visningsmæssige forhold kan ses i bilag d " Infotainment Trafikinfo - Kravspecifikation" der kan downloades fra udbudshjemmesiden. Heri beskrives også håndtering af ændringer i Movias visninger m.m.

Til hentning af data til al Movia-information på infotainment anvendes Movias webservices som beskrevet i punkt 6.3.7.

Dataoverførslen til kommercielt indhold håndteres af operatøren uden Movias medvirken. Kommercielt indhold vises på venstreskærmen i dobbeltskærmløsningen.

Se yderligere informationer om infotainment i afsnit 7.

6.4.7 Informationsdisplay

Se afsnit 7 for nærmere information.

6.4.8 Automatisk stoppestedsannoncering

Se afsnit 7 for nærmere information.

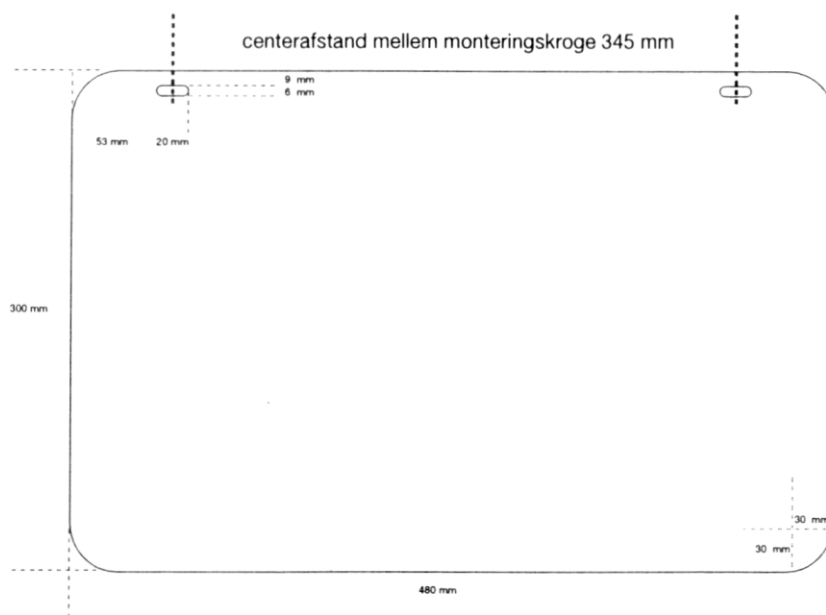
7. Information, reklamer og andre services

7.1 Movia-information

Movia skal altid vederlagsfrit kunne disponere over nedenstående indvendige pladser til ophængning af information:

Hængeskilte

Movia skal råde over 2 pladser til hængeskilte, ophængt i vinduerne i kabinen (se skitse nedenfor).



Hængeskiltet til krogeophængning, mål 1:5

Det er muligt at brugen af hængeskilte helt eller delvist ophører i løbet af kontraktperioden. Hvis det sker, meddeler Movia det til operatøren, hvorefter operatøren uden omkostning for Movia skal fjerne holdere til hængeskilte.

Trafikinformationstavler og folderholdere

På et centralt og synligt sted i båden skal der monteres 2 DIN-A3 rammer, til brug for trafikinformationsplakater samt 3 folderholdere, skal monteres. (Se skitse nedenfor.)

Rammerne skal passe til plakater i A3-format og have klik-kanter, der hele vejen rundt må dække op til ½ cm af det synlige område. De skal være af god slagfast kvalitet og være natureloxeret aluminium uden bagplade med kontraprofil på bagsiden. Rammerne skal have en gennemsigtig forplade af god slagfast kvalitet og udført i en tykkelse, der passer til rammerne.

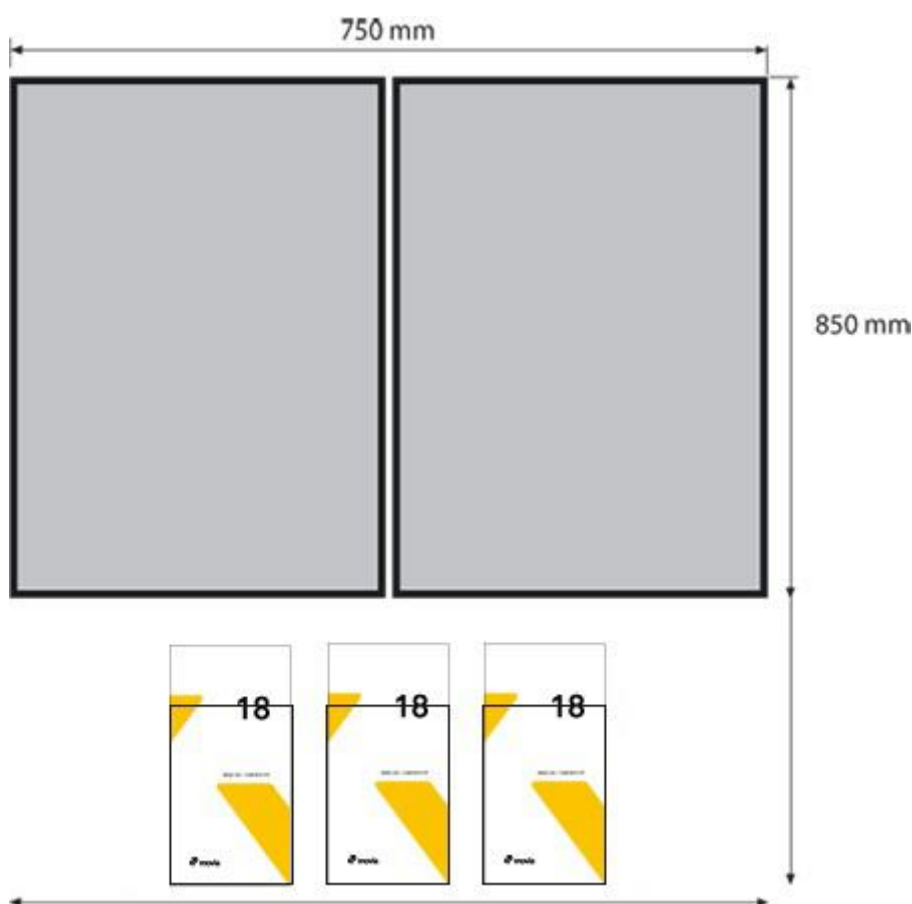
Folderholderne skal være 110 mm brede indvendig, ca. 3 cm dybe og have en forplade på ca. 15 cm. De skal være af hård slagfast kvalitet, med front uden slids, jf. nedenstående skitse.

Der må ikke være stolper, holdestænger eller lignende foran rammerne og folderholderne, som kan vanskeliggøre udskiftning af trafikinformationsplakater samt passagerernes adgang til trafikinformation i folderformat.

Rammerne og folderholderne leveres og vedligeholdes af operatøren, ligesom det er operatørens ansvar at sikre, at både rammer og folderholdere opfylder ovenstående krav i forhold til format og kvalitet.

Folderholdernes og rammernes placering skal godkendes af Movia Marketing & Trafikinformation.

Skitse af trafikinformationsrammer og folderholdere:



Såfremt brugen af trafikinformationstavler og/eller folderholdere helt eller delvist ophører i løbet af kontraktperioden, vil Movia meddele dette til operatøren, som herefter, uden omkostninger for Movia, skal fjerne rammerne og/eller folderholderne.

Foldere og brochurer opsættes af operatøren efter levering fra Movia. Operatøren nedtager også, i henhold til meddelelse fra Movia, alt for operatørens regning. Det påhviler operatøren løbende at supplere alt Moviainformationsmateriale i en sådan mængde, at materialet altid er til stede for kunderne i de angivne perioder.

7.2 Reklamer

Movias reklameregler tager udgangspunkt i lovgivningen og alment accepterede reklameetiske normer og kodeks, herunder ICC Danmarks kodeks for reklamepraksis.

Reklamers indhold skal afspejle, at havnebusreklamer er et stærkt reklamemedie i det offentlige rum, som ikke kan fravælges af befolkningen. Reklamers indhold skal desuden afspejle, at de viste reklamer har en afsmittende effekt på den kollektive trafiks omdømme, Movias image samt forretningsmæssige og økonomiske interesser.

Under henvisning til kontraktens løbetid, forbeholder Movia sig ret til løbende at tilpasse og justere de gældende reklameregler til reklamemarkedets udvikling og reklamernes påvirkning af offentligheden og Movias omdømme.

7.2.1 Reklamers indhold

Reklamer skal være lovlige, sømmelige, hæderlige, sandfærdige og være udformet med behørig social ansvarsfølelse. Reklamer skal være i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lovgivning, herunder markedsføringsloven og skal i øvrigt respektere alment accepterede reklameetiske normer og kodeks, herunder jf. ICC Kodeks for Reklamepraksis (2011).

Det skal fremgå af reklamen, hvem der annoncerer.

Reklamer skal klart kunne identificeres som sådanne, uanset deres form og uanset hvilket medie der anvendes. Det påhviler operatøren at sikre, at modtagerne af reklamebudskabet bliver gjort opmærksom på, at der er tale om reklame og dermed at forhindre skjult reklame.

Reklamer må ikke være diskriminerende med hensyn til race, køn, religion, alder eller nationalitet, eller krænke personers religiøse eller politiske overbevisning.

Reklamer må ikke tilskynde til adfærd i strid med hensynet til sikkerheden i hjemmet, på arbejdspladsen, i trafikken eller til farlig, uansvarlig, sundhedsskadelig eller miljøskadelig adfærd i øvrigt.

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

Reklamer, der henvender sig til børn og unge, skal altid være udformet med en særlig hensyntagen til børn og unges naturlige godtroenhed og manglende erfaring og kritiske sans, som bevirker, at de er lettere at påvirke og nemmere at præge.

Reklamer rettet mod børn og unge må dog 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.

Det er ikke tilladt at reklamere for tobaksprodukter eller for varer, der fortrinsvis benyttes i forbindelse med tobaksrygning, jf. lov om forbud mod tobaksreklamer mv. Der må ikke reklameres for elektroniske cigaretter og genopfyldningsbeholdere med eller uden nikotin, jf. lov om elektroniske cigaretter.

Reklamer for spil skal være i overensstemmelse med de nærmere bestemmelser herom i spillelovgivningen.

Reklamer for drikkevarer med alkoholisk indhold på 2,8 pct. eller derover skal følge de retningslinjer for markedsføring af alkoholholdige drikkevarer, som er aftalt mellem en række organisationer, og som senest er revideret i 2010.

Reklamer rettet mod børn og unge må dog aldrig, hverken direkte eller indirekte, opfordre til anvendelse af drikkevarer med et alkoholisk indhold. Reklamer for lægemidler, sundhedsydelse og medicinsk udstyr skal være i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lovgivning. Der findes detaljerede regler herom i lægemiddelloven, bekendtgørelse om reklame for lægemidler, lov om markedsføring af sundhedsydelse og bekendtgørelse om reklame for medicinsk udstyr.

Det fremhæves, at der efter lægemiddelloven ikke må reklameres for lægemidler, som er:

- Receptpligtige
- Uegnede til anvendelse, uden at patienten forinden har søgt læge med henblik på diagnosticering eller overvågning af behandlingen
- Omfattet af lov om euforiserende stoffer

Reklamer for fødevarer og kosttilskud skal være i overensstemmelse med de nærmere bestemmelser herom i lov om fødevarer og bekendtgørelse om kosttilskud.

Reklamer skal respektere Movias forretningsmæssige/politiske interesser og kundeforsyn i øvrigt efter Movias nærmere skøn.

7.2.2 Ansvar for reklamers lovlighed

I forhold til Movia er det operatørens ansvar, at reklamer er lovlige, og at de opfylder ovenstående retningslinjer. Som service tilbyder Movia på begæring at forhåndsvurdere, om en konkret reklame opfylder ovenstående.

Reklamer, der berører eller omhandler religiøse anskuelser eller bevægelser, kønsrelaterede reklamer, samt reklamer, som direkte eller indirekte kan virke særligt krænkende på personers, herunder børn og unges, blufærdighed, eller på anden måde kan være egnede til at skabe konflikt, skal dog altid forhåndsgodkendes af Movia.

Movia kan også uden begæring vurdere aktuelle reklamer.

Operatøren er pligtig til at følge Movias afgørelse af om en reklame mv. kan vises og kan ikke rejse noget krav mod Movia som følge af en sådan afgørelse og har intet retskrav på at vise en reklame.

I tilfælde, hvor Movia træffer afgørelse om at fjerne en reklame fra bådene, som er i strid med Movias reklameregler, og reklamen ikke er blevet forhåndsgodkendt af Movia, vil operatøren ifalde en bod, jf. kontraktens § 17.

7.2.3 Opsigelse af retten til at anvende reklamer

Movia ønsker muligheden for, på et hvilket som helst tidspunkt i kontraktperioden, at kunne ophæve operatørens ret til at anvende bådene til at vise kommercielle reklamer udvendigt.

Movia vil kunne fjerne retten med et varsel på 6 måneder.

Såfremt Movia gør brug af denne mulighed vil operatøren blive kompenseret med op til:

- DKK 30.000 pr. driftsbåd pr. år

Der vil dog kun blive afregnet, såfremt der på opsigelsestidspunktet er en aktuel dokumenteret indtjening. Kompensationen beregnes i forhold til, det på opsigelsestidspunktet, aktuelle antal driftsbåde.

7.3 Reklamesalg indvendigt

Såfremt operatøren ønsker reklamer opsat indvendigt i bådene, er der følgende muligheder:

- På Infotainment venstreskærm kan der vises reklamer i op til 25% af visningstiden. Se mere herom i punkt 7.6.
- Indvendigt kan der opsættes to rammer til montage af reklamer i A3 format. Rammerne skal være tilsvarende de rammer der benyttes til trafikinformation, se herom i punkt 7.1. Endelig placering aftales med Movia når bådenes indretning kendes.

Reklameindtægter for indvendig reklame tilfalder operatøren.

7.4 Reklamesalg udvendigt

Såfremt operatøren ønsker reklamer opsat udvendigt på bådene, er der følgende muligheder:

- På bådenes højre og venstresider og tagflade kan der monteres langside reklamestreamere i folie. Formater og endelig placering aftales med Movia, når bådenes design kendes.
- Helreklamefolie på bådenes sider og tagflade. Bådenes ruder må dog ikke benyttes som reklameflader.
- Bov og hæk friholdes for reklamer tilsvarende busserne fronter, således kunderne kan se det det er en Moviabåd.

Ligeledes fritlægges anvisningstekster, piktogrammer mv. for reklamer. Movia kan i særlige tilfælde give dispensation for reklamereglerne. Reklameindtægter for udvendig reklame tilfalder operatøren.

7.5 Stoppestedsannoncering

Automatisk stoppestedsannoncering

Automatisk stoppestedsannoncering defineres som automatisk oplæsning af navnet på det næste stoppested samt det aktuelle zonenumber, når båden evt. sejler ind i en ny zone. Automatisk stoppestedsannoncering er et krav på alle fartøjer.

Besætningen skal annoncere alle stoppesteder og zoneskift manuelt, hvis den automatiske annoncering, ikke virker efter hensigten, eller informationerne er forkerte.

Der skal jingles "ding" inden stoppestedsnavn og zoneskift bliver sagt. Annonceringen finder sted kort efter afgang fra forrige stoppested og i passende tid (senest 45 sek. eller ca. 150 m før stoppestedet) inden ankomsten til det annoncerede stoppested. Ligeledes bringes en jingle inden det nye zonenummer ved skift bliver sagt.

Operatøren indkøber og drive den tekniske løsning i fartøjerne. Stoppestedannonceringen må ikke være sammenfaldende med andre meddelelser, der evt. udsendes via højttalersystemet.

Automatisk oplæsning af stoppestedsnavn og ny zone kan være baseret på enten naturlig eller syntetisk tale. Operatøren skal sikre, at sproget er tydeligt, let at høre og forstå samt være afstemt efter de varierende støjforhold i bussen.

Den automatiske stoppestedannoncering skal foregå på dansk og engelsk.

Movia leverer data til den automatiske stoppestedannoncering ved hjælp af de i bilagene anviste webservices.

Meddelelser og stoppestedannoncering annonceres via fartøjets højttalersystem.

Annonceringen skal godkendes af Movia.

7.6 Infotainment

Bådene skal udstyres med infotainment og linjefrise.

Det er vigtigt for Movia at sikre, at der i bådene altid er adgang til at nå passagererne med relevant trafikinformation, kommunal information, nyheder, vejrudsigter m.m. og markedsføring på en ensartet og let afkodelig måde. Dette sikres via installation af infotainmentsystem og digital linjefrise i alle fartøjerne. De følgende afsnit har til formål at beskrive, hvilke krav Movia stiller i denne sammenhæng samt hvilke krav, der stilles til funktionaliteter og design af det tekniske udstyr.

I lyset af at stadig mere passagerrettet information og markedsføring sker indenfor rammerne af DOT (Din Offentlige Transport), den fælles indgang til den offentlige transport på Sjælland, Lolland, Falster og Møn, har trafikselskaberne i fællesskab udviklet og vedtaget en fælles kommunikationsplatform, der er udmøntet i en designguide for bus, tog og metro, som beskriver brugen af den visuelle identitet, herunder brand essens, grafiske elementer, farver, typografi og co-branding.

Operatørens evt. passagervendte kommunikation, information og markedsføring om busserne skal falde indenfor rammerne af DOT's designguide.

Designguiden med tilhørende grafiske elementer kan rekvireres hos Movia Marketing & Trafikinformation.

7.6.1 Infotainment og digital linjefrise

Infotainment er et digitalt, visuelt medie, der gør det muligt at kommunikere direkte til passagererne via skærme i bådene. Løsningen er onlinebaseret, så informationen altid er opdateret. Infotainment er uden lyd.

Såfremt infotainment ønskes i bådene, skal der i hver båd opsættes mindst to sæt infotainmentskærme. Såfremt linjefrise ønskes monteret i bådene, skal der i hver båd opsættes mindst én digital linjefrise, udformet og med indhold som beskrevet nedenfor og i de relevante bilag.

Når båden er i drift skal infotainmentsystemet og linjefrisen være i brug. Skærmene må ikke være slukkede.

Infotainmentløsningerne kan etableres med og uden reklamefinansiering. Hvis der ønskes en reklamefri løsning, kan dette angives i tilbuddet ved afgivelse af første rundes tilbud, hvorefter fordelingen af sendetiden mellem nyheder, vejrudsigter, underholdning, Movias kampagner og kommuneinformation vil blive drøftet.

Movia kan en gang årligt kræve mindre ændringer i infotainment- og linjefrisevisningen. Ændringerne kan f.eks. vedrøre farver, skrift, mindre ændringer i grafisk layout (men ikke ændring af grundopdelingen af layoutet) eller timing af indholdsskift, eller der kan være tale om ændringer forårsaget af fejlretning og optimering af den bagvedliggende webservice. Ændringerne er uden udgift for Movia.

Nedenstående retningslinjer og krav gælder for infotainment, uanset om det etableres efter krav i udbuddet eller efter ønske fra operatøren. Dette gælder også i forhold til kvalitetsbrister jf. relevante afsnit i kontrakten.

De tekniske og indholds/layoutmæssige specifikationer til infotainment er beskrevet i "Movias Infotainment REST Service" (<https://wsilb.moviatrafik.dk/infotainment/v3/doc/README.html>) og "Trafikinformation i infotainmentsystemer i Movias busser" (bilag d).

7.6.2 Infotainmentskærme og linjefrises placering, størrelse og indhold i båden

Kabinetter til skærme og linjefrise skal placeres indenfor i passagerens opholdsområde. De skal være placeret således, at de ikke forstyrrer besætningens udsyn, og så arbejdet kan foregå sikkert og uden gener. Det forudsættes, at operatøren sikrer, at dette overholdes.

Kabinetterne skal placeres, så der opnås størst mulig synlighed fra passagererne. Dvs. i passende højde og uden nævneværdig genskin i skærmene. Kabinetterne kan placeres på væg i salonen eller over gangarealer. Kabinetterne placeres således, at de ikke er til gene for passagererne. Placeres kabinetterne over gangarealerne skal passagererne kunne gå uhindret igennem båden uden at ramme kabinetterne med hovedet, hvorfor Movia ønsker en frihøjde på minimum 2,10 m fra gulv til kabinet. En frihøjde på ned til 2,0 m kan accepteres.

Ligeledes skal kabinetterne placeres således, at passageren ikke rammer kabinetkanten, når passageren rejser sig fra en siddeplads.

Placering af infotainmentskærme og digital linjefrise aftales med Movia.

Infotainmentskærme

De to visningsflader i infotainmentsystemet skal være i 16:9-format i samme størrelse, placeret ved siden af hinanden. Hvert skærbillede skal som minimum være 17" og gerne større. Der må ikke være synlige, sorte flader foroven og forneden i skærbilledet for at tilpasse et andet skærmformat til 16:9-format.

Skærmopløsningen skal være mindst i Ultra HD-standard eller tilsvarende.

Skærmene kan enten være opdelt med en venstre skærm og en højre skærm monteret ved siden af hinanden, eller det kan være én stor, samlet skærm i format 32:9. Visningen over for passagererne skal dog altid ske i to separate skærbilleder.



Hvis bådens udformning gør det nødvendigt, kan det evt. aftales med Movia at skærmene sidder adskilt fra hinanden, f.eks. på hver sin side af midtergangen. I så fald skal princippet med kommercielle budskaber på venstre skærm og trafikinformation på højre følges. Visningen skal være opdelt så reklamer, nyheder, vejrudsigter, underholdning m.m., Movias kampagner og kommuneinformation skal ske i venstre skærbillede og trafikinformation i højre, jf. ovenstående skitse.

På venstreskærmen leverer operatøren reklamer, nyheder, vejrudsigter og underholdning mm. mens Movia leverer trafikinformation og kampagner og kommunerne kommunal information. Movia og kommunerne leverer i samme format som kommercielt indhold.

På højreskærmen leverer Movia trafikinformation (korrespondancer mv.) som data i webservice, jf. "Movias infotainment REST Service" (<https://wsilb.moviatrafik.dk/infotainment/v3/doc/README.html>). Operatøren skal præsentere data, jf. kravene i bilag d "Infotainment Trafikinfo – Kravspecifikation".

Digital linjefrise (principskitse)



Den digitale linjefrise viser en oversigt over hele eller den del af rutens udstrækning det er muligt at vise, samt bådens aktuelle placering på ruten, baseret på realtidsdata. Linjefrisen viser også "Næste stop / Next Stop" og stoppestedets navn. Layout, visningsformer/Display Modes er nærmere angivet i bilaget "Trafikinformation i infotainmentsystemer i Movias busser" (bilag d). Data til linjefrisevisningen hentes i "Movias Infotainment REST Service" (<https://wsilb.moviatrafik.dk/infotainment/v3/doc/README.html>).

Skærmstørrelsen er minimum 22,5 cm x 120 cm (uden kabinet eller ramme i evt indbygning i væg) og opløsningen mindst i Ultra HD-standard eller tilsvarende.

7.6.3 Design

Skærmkabinetter udformning

Skærme og linjefrise opsættes i kabinetter eller rammer, der er udformet, så de er hærværksrobuste med "bløde runde hjørner" (runding som på hængeskilte) og uden skarpe kanter. Kabinettet skal fremstå harmonisk og enkelt uden meget synlige skruer, beslag mv., og uden synlige ledninger (ledninger skal føres inden i holdestænger og bag ved paneler). Kabinettet skal være afdækket med kabinet eller dækplader, der skjuler hele skærmens bagside og om nødvendigt sider, hvis der i kraft af opsætning eller udformning optræder store, synlige huller eller åbninger. Bagsiden og kabinet og evt. holdebeslag skal have farver, der passer til anvisningerne om farver i udbudsmaterialet.

Grafisk layout

Det grafiske layout på visningen af trafikinformation skal følge retningslinjerne som anført på www.tusdesign.dk. På dette site findes "Designguide for Infoskærme til knudepunktstationer" (kodeord 'tusse'), hvor krav til skrifttyper og farver fremgår. Bemærk, at der i designguiden ikke er angivet eksempler på visning på infotainmentskærm og linjefrise. Dette findes i stedet i dette afsnit samt i bilag d "Trafikinformation i infotainmentsystemer i Movias busser".

Movia Marketing & Trafikinformation skal godkende skærmlayout og visninger på højreskærmen af infotainmentskærmene samt at al indhold på skærmen bliver vist som ønsket. Movias Marketing og Trafikinformation skal ligeledes godkende skærmlayout og visninger på den digitale linjefrise.

Display modes

På bådens infotainmentskærme og på den digitale linjefrise skal der kunne vises forskellige displays/skabeloner.

Præsentationen er bygget op omkring forskellige DisplayModes, som Movia styrer via onlinesystemet.

Ovenstående skitser er eksempler på disse displays. Den komplette oversigt over displays med detaljerede beskrivelser fremgår af bilag d "Trafikinformation i infotainmentsystemer i Movias busser".

7.6.4. Fordeling af indhold på skærme/skærbillede – reklamer, nyheder, vejrudsigter, underholdning m.m., Movias indhold, kommuneinformation og trafikinformation

Som beskrevet ovenfor er visningen opdelt i et venstre skærm/skærbillede og et højre skærm/skærbillede.

Højre side/skærm af dobbeltskærmen, som Movia råder 100% over, benyttes til trafikinformation, meddelelser mv. Operatøren skal hente data til denne visning (herunder næste stop, prognoser for afgangstid samt korrespondancer) fra Movias webservices og præsentere dem, jf. bilag d "Trafikinformation i infotainmentsystemer i Movias busser". Visningen på højre skærm stilles til rådighed uden udgift for Movia.

Venstre side/skærm af dobbeltskærmen benyttes både af operatøren, Movia og den kommune, hvori båden sejler. Operatøren administrerer og sammensætter visningen, hvor visningstiden fordeles således:

- Reklamer max 25%
- Nyheder, vejrudsigter, underholdning mm. 25%
- Movias kampagner 25% (Movias egne kampagner, DOT, rejsekort mm.)
- Kommuneinfo 25%

Kommuneinfo er en ny visningskategori, hvor Movia ønsker at stille visningstid på venstreskærmen til rådighed for den/de kommuner som båden betjener. Indholdet i kategorien er defineret ved, at det enhver information eller kampagne som kommunen ønsker at vise i den eller de bus/havnebuslinjer som de medfinansierer via Movia. Kommuneinformationen skal have kommunen som afsender og ligge indenfor de indholdsmæssige områder, som kommunen i øvrigt informerer omkring.

Operatøren er berettiget til at sælge reklamepladsen (max 25%) og oppebærer indtægten herfra.

Operatøren leverer nyheder, vejrudsigter, underholdning mm. uden udgift for Movia.

Movias visningstid på de 25% af venstreskærmen/skærbilledet stilles til rådighed af operatøren uden omkostninger for Movia, herunder er 300 uploads pr. år uden beregning for Movia. Movia betaler herefter for egne uploads. Movia leverer egne kampagner mv. og betaler for udarbejdelsen heraf.

Kommunens visningstid på de 25% af venstreskærmen/skærbilledet stilles til rådighed af operatøren uden omkostninger for kommunen, herunder er 150 uploads pr. år uden beregning for kommunen. Kommunen leverer egne kampagner mv. og betaler for udarbejdelsen heraf.

Såfremt Movia ikke benytter alle 25% af visningstiden, kan rest tiden helt eller delvist benyttes af kommunen til visning af Kommuneinfo. Hvis kommunen ikke benytter sig helt eller delvist af rest tiden kan den bruges af operatøren til passagerrettet information/adfærdspåvirkning mv., egne reklamer, samt reklamer, der er solgt på et fleksibelt grundlag.

Såfremt kommunen ikke benytter alle 25% af visningstiden, kan rest tiden helt eller delvist benyttes af Movia til visning af Movias kampagner mm. Hvis Movia ikke benytter sig helt eller delvist af rest tiden kan den bruges af operatøren til passagerrettet information/adfærdspåvirkning mv., egne reklamer samt reklamer, der er solgt på et fleksibelt grundlag.

Operatørens benyttelse af Movias visningstid må på intet tidspunkt være en hindring for Movias visning.

Operatørens benyttelse af Kommunens visningstid må på intet tidspunkt være en hindring for kommunens visning.

Via operatørens administration af visningen på venstreskærmen skal det sikres, at visningen kan opdeles geografisk på bådens rute. Således at f.eks. information om turistattraktioner vises idet båden passer disse. Visning af Movias kampagner skal ligeledes kunne opdeles ud fra geografiske kriterier på ruten samt ud fra, at de kun vises på en eller flere udvalgte linjer, defineret efter linjenummer.

Via operatørens administration af visningen på venstreskærmen skal det sikres, at der kan leveres en opgørelse over den %-vise visning opgjort i kriterierne nævnt ovenfor.

Hensigten med opgørelsen, der efter anmodning skal kunne leveres til Movia på månedsbasis, er at sikre, at der sker en ensartet visning af de fire visningskategorier på linjen pr. tur, fordelt hen over driftsdøgnet/hverdage/søn og helligdage og i begge linjens retninger/linjevarianter.

7.7 Informationsdisplay

Såfremt bådene ikke ønskes udstyret med infotainment, skal der i stedet være installeret et informationsdisplay, som beskrevet her.

Informationsdisplayet skal indeholde information om bussens destination, næste stop, linjens nummer, aktuelt zonenummer, aktuel tid, og vise STOP, når passagererne har trykket på en af stopknapperne. Movia ønsker et informationsdisplay, udformet som vist på foto nedenfor, hvor tekst og tal er amber (ravgule) og STOP er rød på sort baggrund.



Tal og tekst på diodeskiltene skal fremtræde med ensartet lysstyrke, og være læsbare under alle lysforhold. Defekte dioder skal straks udskiftes. Glasparti foran skiltet skal være refleksfrit. Movia Marketing & Trafikinformaton kontaktes for yderligere vejledning om skærmlayout, skrifttyper, farver etc.

Displaybillede "Bådens destination":

- "Bådens destination". Dette displaybillede vises fra båden holder stille ved stoppestedet og til båden forlader stoppestedet.

Display viser buslinjens nr. mod bådens destination og scroller videre til aktuel tid og aktuelt zonenr. I skiltets højre vises STOP (der tænder når en passager trykker stop)

Displaybillede "Næste stop":

- "Næste stop". Dette displaybillede vises, når båden forlader stoppestedet og indtil båden igen åbner dørene ved det næste stoppested.

Display viser navnet på næste stop og scroller videre til aktuel tid og aktuelt zone nr. I skiltets højre vises STOP (der tænder når passageren trykker stop og slukker når dørene åbnes ved stoppestedet)

Placering af informationsdisplayet aftales med Movia.

Informationsdisplayet skal placeres, så de ikke er til gene for passagererne. F.eks. skal passagerer kunne gå uhindret igennem båden uden at ramme displaykabinet. Fra gulv til kabinet ønsker Movia en frihøjde på 2,10 meter. En frihøjde på ned til 2,0 m kan accepteres

Displaykabinetter skal udformes, således at de er hærværksrobuste med "bløde runde hjørner" og uden skarpe kanter. Displaykabinettet skal fremstå harmonisk og enkelt uden synlige skruer, klodsede beslag mv., og uden synlige ledninger (ledninger skal føres inden i holdestænger og bag ved paneler). Displaykabinet og evt. holdebeslag skal have farven RAL 7024.

7.8 Øvrigt

7.8.1 Økonomi

Den daglige drift af infotainment og digital linjefrise varetages af operatøren for operatørens regning. Movias og kommunernes andel af visningen på venstreskærmen stiller operatøren gratis til rådighed for Movia og kommunerne. Reklameindtægter fra den kommercielle del tilfalder operatøren.

7.8.2 Godkendelse fra Movia

Movia ønsker at godkende skærmerkabinetter og rammer i bådene. Hertil ønsker Movia at godkende skærmlayouts, samt at al indhold på skærmene bliver afviklet som ønsket.

8. Anlæg og lokaler

8.1 Driftskontor og kajplads.

Operatørerne sørger selv for tilvejebringelse af driftskontor og kaj anlæg til garagering af bådene. Meddelelse om driftskontorets og kaj anlæggets placering skal fremsendes til Movia sene 6 måneder før driftsstart af hensyn til bestilling af WLAN til rejsekort mv.

Movia har drøftet mulighederne med By og Havn for at By og Havn kan stille en passende kajplads til rådighed for den operatør, som Movia indgår kontrakt med om havnebussejlads. Kontraktudkast for lejeaftale med By og Havn om kajplads kan hentes fra udbudshjemmesiden.

8.2 Personalefaciliteter

Operatøren sørger selv for at tilvejebringe passende personalefaciliteter, hvis sådanne ønskes. Alle udgifter hertil, herunder etablering, drift med mere, afholdes af operatøren.

9. Krav til driftsstyring

Operatøren er ansvarlig for, at sejladsen gennemføres efter de angivne sejlplaner og gældende regler.

For at sikre den aftalte trafikafvikling er operatøren forpligtet til at føre et løbende tilsyn med afvikling af sejladsen, og der skal til enhver tid på driftsdøgnet være mulighed for kommunikation mellem driftsledelse og både.

Movia skal i hele driftstiden kunne komme i kontakt med operatøren eller en repræsentant for denne.

Operatøren skal i driftsredegørelse (bilag 6) angive oplysninger om operatørens driftsorganisation, forretningsgange, ressourceindsats, anvendte hjælpemidler og hvordan gennemførte aktiviteter dokumenteres.

I situationer, hvor trafikale eller andre ydre forhold påvirker den planlagte sejlads negativt, har operatøren pligt til straks at gribe ind, og om nødvendigt indsætte driftspersonale til afhjælpning. Operatørens dispositioner skal sikre, dels at regelmæssig sejlads genoprettes hurtigst muligt, dels at kunderne generes mindst muligt. Movia Trafikcenter skal informeres om usædvanlige hændelser, der forstyrrer driften, herunder også is i havnen.

Eksempler på hændelser, som kan kræve ekstra driftspersonale:

- Havnen bliver spærret på midten, og det skib, der betjener den sydlige del, skal have brændstof, afløsning eller andet.
- Hændelser, der gør det nødvendigt at lukke dele af havnen, f.eks. ulykker, svømmestævner, VM i kano & kajak mm.

Besætningen skal i pludseligt opståede trafikale situationer efterkomme de driftsmæssige anvisninger, der måtte blive givet fra trafikkontrollørerne i Movias Trafikservice eller fra medarbejderne i Movia Trafikcenter.

Operatøren har ansvaret for, at pludseligt opståede kapacitetsproblemer på den aftalte sejlads løses bedst muligt. Movia forventer, at operatøren efterfølgende deltager aktivt i en afdækning af årsagerne til problemerne og kommer med forslag til en imødegåelse af fremtidige kapacitetsproblemer.

Eksempler på løsning af pludseligt opstået kapacitetsproblem:

- En båd tager en ekstra omgang efter sidste ordinære tur.
- En båd bidrager til at sejle mellem Nyhavn og Operaen ved at tage en ekstratur inden den sejler videre på sin rute.

Bådene kan uden for de tidsrum, hvor der udføres sejlads for Movia, frit anvendes til anden sejlads, når Trafikselskabs-bomærkerne overdækkes. Meddelelse om anden anvendelse skal gives skriftligt til Movia forud herfor. Bådene skal kunne frigøres fra sådan anden sejlads med 2 måneders varsel, såfremt Movia ønsker at disponere over bådene til sejlads for Movia.

Glemte sager

Operatøren skal sørge for, at bådene efterses for glemte sager og for at evt. fundne sager indsamles, registreres (minimum dato, båd og kundens navn). Penge, værdipapirer, særligt værdifulde smykker og lignende skal snarest afleveres til politiet, medens andre fundne sager kan opbevares på driftskontoret i op til 30 dage efter at sejladsen har fundet sted og derefter afleveres til politiet. Forespørgsler til Movia Kundecenter om fundne sager vil blive henvist til operatøren, som derfor i almindelig kontortid, dvs. minimum i tidsrummet kl. 9-15 på hverdage, må kunne besvare forespørgsler herom fra kunderne. Kontortid skal oplyses i driftsredegørelsen.

9.1 Operatørens oplysningspligt ved driftsuregelmæssigheder mv.

Tilbudsgiveren er forpligtet til, senest samtidig med driftsstart, at etablere en elektronisk kommunikation til Movia, herunder Movia Trafikcenter.

Tilbudsgiveren skal umiddelbart - elektronisk - underrette Movia Trafikcenter om alle driftsuregelmæssigheder, forsinkelser og lignende, som kan have betydning for Movias besvarelse af forespørgsler fra passagerer, pressen eller andre.

Tilbudsgiveren er forpligtet til af egen drift straks at give Movia oplysninger om samtlige forhold, der kan hindre, forstyrre eller true tilbudsgiverens opfyldelse af den indgåede kontrakt.

Tilbudsgiveren har i øvrigt pligt til at orientere Movia om alle forhold, der kan have eller kan få betydning for valg af betjeningsområde, betjeningstid, evt. ruteføring og/eller sejlplanlægning.

Tilbudsgiveren skal indberette driftsuregelmæssigheder efter Movias anvisninger.

Indberetning af udgåede og forsinkede ture sker efter de til enhver tid fastsatte tidsfrister, som for tiden er:

- Ved manglende båd eller manglende skibsfører: Senest samtidig med turens sejlplansmæssige afgang fra endestation (0 min)

- Ved bådnedbrud eller forsinket i rute: Senest 10 min. efter, at turen udgår/er forsinket. Indmeldingen skal kun ske én gang pr. tur.

En båd er forsinket i rute, når den ikke overholder den fastlagte sejlplan.

Manglende overholdelse af disse tidsfrister er omfattet af Movias sanktionssystem, jf. kontraktens § 17.

Udgåede ture mv.

Udgåede ture indmeldes typisk via Movias ekstranet. Turene kan også indmeldes via CMT, som er en web-klient, som Movia, jf. punkt 6.4.5, på nuværende tidspunkt stiller til rådighed. Den nærmere forretningsgang aftales med Movia før driftsstart.

Movia kan i kontraktperioden ændre i måden at indberette udgåede ture på, så den overgår fra manuel til automatisk indberetning.

I tilfælde af trafikuheld og overfald på skibsfører skal tilbudsgiveren hurtigst muligt melde uheldet/overfaldet til Movia Trafikcenter. Det skal oplyses, om der er sket personskade eller omfattende materiel skade, f.eks. brand i båd. Oplysningerne om uheldet/overfaldet skal derforuden også registreres på ekstranettet senest efterfølgende hverdag.

Operatøren skal senest efterfølgende hverdag elektronisk indberette evt. stoppesteder, hvor der efterlades kunder. Operatøren skal hurtigst muligt underrette Movia om behov eller bortfald af behov for fast ekstra- og dubleringssejlads.

9.2 Tilbudsgiverens oplysningspligt i forbindelse med kundehenvendelser

Skriftlige kundehenvendelser mv. til Movia vedrørende operatøren eller dennes medarbejdere besvares af Movia efter udtalelse fra operatøren.

Henvendelser direkte til operatøren besvares af operatøren, og Movia skal samtidig underrettes ved fremsendelse af kopi af både henvendelsen og af operatørens svar. Henvendelser direkte til operatøren af generel eller principiel karakter fremsendes til Movia til besvarelse.

Normalt skal kundehenvendelser besvares inden for 3 hverdage. Movia kan dog i særlige sager kræve, at operatøren svarer inden for 24 timer. Manglende overholdelse af svarfristen er omfattet af Movias sanktionssystem, jf. kontrakten. Movia kan – under særlige omstændigheder – forlænge svarfristen, hvis operatøren anmoder herom. Svarene overføres direkte mellem operatøren og Movia via et elektronisk system.

Manglende overholdelse af oplysningspligten er omfattet af Movias sanktionssystem, jf. kontrakten.

9.3 Afløsning på strækningen

Afløsning kan som hovedregel kun finde sted ved linjens endestationer, således at kunderne berøres mindst muligt. Der kan, efter en konkret vurdering, evt. indgås en særlig aftale med Movia om afløsning et andet sted. Arbejdsmiljømæssige hensyn kan indgå som begrundelse for afløsning på strækningen.

Afløsning på strækningen kan kun finde sted, såfremt operatøren indestår for, at dette sker på under 2 minutter udover ekspedition af påstigere. Overholdes dette ikke, vil Movia kunne anvende bestemmelserne om modregning, jf. kontrakten, eller opsige aftalen om afløsning på strækningen. Evt. ønske om afløsning på strækningen skal anføres i driftsredegørelsen.

9.4 Digitaliseret samarbejde

Initiativet til et digitaliseret samarbejde er opstået ud fra et ønske om, at øge samarbejdet omkring nedbringelse af fejl i kvaliteten og samtidig sikre en mere smidig kommunikation mellem operatøren og Movia.

Ønsket har resulteret i et online system, i daglig tale kaldet "Ekstranettet". Movia stiller systemet til rådighed for alle operatører.

Ekstranettet er et system, som både operatøren og Movia har adgang til. Systemet skal benyttes til kommunikation mellem operatøren og Movia.

Ekstranettet kræver ingen speciel hardware eller software. For optimal udnyttelse anbefales minimum Internet Explorer 9 eller Fire Fox.

Movia stiller personale til rådighed til uddannelse af én, af operatøren, udvalgt person. Uddannelsen forventes at tage max. 3 timer. Herefter uddanner operatøren selv øvrige brugere.

Der benyttes login til systemet.

Ved evt. systemnedbrud kontaktes Movia hurtigst muligt.

Data i forbindelse med indberetninger fra operatøren kan frit anvendes af operatøren og Movia.

10. Kvalitetsstyring

Movia lægger vægt på, at byderne kan sikre et højt kvalitets- og serviceniveau i driften.

Det gælder blandt andet:

- Sikring af overholdelse af den planlagte drift.
- En god og effektiv kundebetjening og kundeservice (herunder behagelig og høflig betjening mm.).
- Materiellets vedligeholdelsesmæssige og rengøringsmæssige standard.

Movia vil derfor – til brug for vurderingen af tilbuddene – have redegjort for kvaliteten, jf. driftsredegørelsen (bilag 6), hvor en disposition for tilbudsgiverens organisation og ressourcer er udarbejdet.

Movia vil samtidig have mulighed for at foretage stikprøvevise kundeundersøgelser.

Movia kræver udpeget en kvalitetsansvarlig hos operatørselskaberne, der skal være Movias kontaktperson i alle kvalitetsspørgsmål, jf. driftsredegørelsen.

10.1 Servicegrad – grad af udført sejlads

Ved grad af udført sejlads forstås den udførte procentdel af sejlplantimerne.

Movia har fastsat krav for udført sejlads på dette udbud til 99,50%. Movia anser det ikke for realistisk, at mindstekravet til servicegrad kan imødekommes med 4 driftsbåde alene, og stiller derfor krav om minimum en reservebåd.

Movia ønsker den højeste grad af udført sejlads, og tilbudsgiver skal på tilbudsblanketten angive den tilbudte udførelsesgrad for dette udbud. Den tilbudte udførelsesgrad vil indgå som mål.

Til orientering kan oplyses, at gennemsnittet af udførselsgraden i de seneste 12 måneder (01.09.2016 – 31.08.2017) er opgjort til: 99,68%

10.1.1 Beregning af servicegrad

Servicegraden beregnes som den udførte procentdel af de planlagte sejlplantimer.

Formel for beregning af servicegrad (udtrykkes i % med 2 decimaler):

$$\frac{\text{Gennemførte sejlplantimer} \times 100}{\text{Planlagte sejlplantimer}}$$

Gennemførte sejlplantimer udregnes som planlagte sejlplantimer fratrukket udgåede sejlplantimer.

Der henvises til punkt 14.3 for så vidt angår driftsafbrydelser, der ikke medregnes ved opgørelsen af servicegraden.

11. Ændringer i sejlplanen i kontraktperioden

Ændringer varsles af Movia **senest** 3 måneder før ændringen træder i kraft.

11.1 Ændring i sejladsomfanget

Movia kan i kontraktperioden udvide det aftalte antal sejlplantimer med op til 30% i forhold til den oprindeligt aftalte mængde. Udvidelsen skal kunne gennemføres med det oprindeligt aftalte antal både. Afregning sker i henhold til den til enhver tid gældende sats for den sejlplantimeafhængige omkostning jf. kontrakten.

11.1.1 De første 7 kontraktår

Movia kan reducere det aftalte antal sejlplantimer med indtil 20% i forhold til den oprindeligt aftalte mængde uden kompensation.

For en kontrakt med driftsstart den 1. januar 2020 løber det 1. kontraktår fra 1. januar 2020 til 31. december 2020, 2. kontraktår løber fra 1. januar 2021 til 31. december 2021, osv.

11.1.2 Den resterende del af kontraktperioden

Movia kan i de sidste 5 kontraktår reducere det aftalte antal sejlplantimer med 20% i forhold til sejladsomfanget det 7. kontraktår.

Benyttes optionen jf. punkt 2.2, tillægges timerne det oprindelige aftalte sejladsomfang, og indgår i beregningsgrundlaget for udvidelse/reduktion af sejlplantimerne jf. ovenstående, idet udvidelsen nu skal kunne gennemføres, med de på tidspunktet for udvidelsen aftalte antal både. Forøgelsen af timer som følge af optionens udnyttelse indgår ikke i de 20% kontrakten kan udvides med.

11.1.3 Godtgørelse for reduktion i antal sejlplantimer

Såfremt Movia reducerer sejladsen således, at mængden i de første 7 kontraktår reduceres mere end 20% af den oprindeligt aftalte mængde eller i de sidste 5 kontraktår med mere end 20% af sejlomfanget i det 7. kontraktår, betaler Movia en godtgørelse til operatøren svarende til 100% af den gældende sats for den sejlplantimeafhængige omkostning på tidspunktet for reduktionen jf. kontrakten, for det antal reducerede sejlplantimer, der overstiger reduktionsmuligheden. Godtgørelse ydes i:

- 6 måneder, hvis operatøren er blevet skriftligt varslet 3 måneder før nedskæringen effektueres,
- 5 måneder, hvis operatøren er blevet skriftligt varslet 4 måneder før nedskæringen effektueres,
- 4 måneder, hvis operatøren er blevet skriftligt varslet 5 måneder før nedskæringen effektueres,
- 3 måneder, hvis operatøren er blevet skriftligt varslet 6 måneder eller mere før nedskæringen effektueres.

Såfremt kontraktens restløbetid er mindre end ovenstående kompensationsperioder ydes alene godtgørelse for perioden indtil kontraktudløb.

Godtgørelsen udbetales som et engangsbeløb måneden efter den nye sejlplan er idriftsat.

Eksempel på beregning af godtgørelsen (opdelt i 2 eksempler):

1. Kontraktudgangspunktet er 15.000 sejlplantimer.

Reduktionsmulighed er 3.000 sejlplantimer uden kompensation

Ny sejlplan har et normalår svarende til 10.000 sejlplantimer.

Satsen for den sejlplantimeafhængige omkostning er DKK 900.

Operatøren er varslet med 3 måneder før nedskæringen.

I ovenstående er reduktionen overskredet med 2.000 sejlplantimer pr. normalår. Der kompenseres i 6 måneder, hvilket svaret til, at der bliver kompenseret 1.000 timer.

Timerne afregnes med 100% af den sejlplantimeafhængige omkostning, hvilket svarer til en sats på DKK 900.

Godtgørelsen er således $900 \text{ DKK/t} * 1.000 \text{ t} = \text{DKK } 900.000$, der udbetales som et engangsbeløb.

2. To måneder efter sejlplanen med et normalår på 10.000 timer var idriftsat varsles en ny reduktion på yderligere 600 timer pr. normalår. Denne reduktion varsles med 4 måneder. Der kompenseres derfor for 5 måneder. Dvs. $600 \text{ t} * 5/12 = 250 \text{ timer}$.

Godtgørelsen er således $900 \text{ DKK/t} * 250 \text{ t} = \text{DKK } 225.000$, der udbetales som et engangsbeløb.

Uanset at der efterfølgende udsendes en ny sejlplan, som medfører at normalåret igen er højere end den nedre grænse, reguleres tidligere opnåede kompensationer ikke, selvom perioden for hvilken der betales kompensation ikke er "udløbet".

Ændringer varsles af Movia **senest** 3 måneder før ændringen træder i kraft.

11.1.4 Ændring i betalingen

Ændringer i sejladsomfanget som ovenfor beskrevet medfører en regulering af de sejlplantimeafhængige omkostninger, der reguleres efter kontraktens satser. Betalingen reguleres, så den modsvarer det aftalte antal timer efter ændringen (dog jf. punkt 14.1 om modregning for ikke udført sejlads. Der justeres ikke i de faste omkostninger.

11.2 Ændringer i antal af driftsbåde

11.2.1 Udvidelse

Antallet af driftsbåde kan udvides med 2 både jf. punkt 2.2.

Både, der indsættes som følge af, at Movia udnytter optionen, skal opfylde kravene i udbudsmaterialet samt operatørens tilbud. Da behovene i kontraktperioden kan ændre sig, kan Movias krav til kapacitet dog fraviges i nedadgående retning.

Afholdelse af omkostninger til IT- og rejsekortudstyr følger samme retningslinjer, jf. afsnit 6, som var båden tilbudt fra kontraktens driftsstart.

Ændringer varsles af Movia **senest** 18 måneder før ændringen træder i kraft.

11.2.2 Ændring i betalingen

Ved ændring i antallet af driftsbåde afregnes efter det faktiske antal driftsbåde i henhold til den til enhver tid gældende sats for de bådafhængige omkostning jf. kontrakten. Der justeres ikke i de faste omkostninger.

Der henvises i øvrigt til ændringsmekanismen i kontraktens § 18.

12. Samfundsansvar/CSR

Movia har besluttet en CSR-politik, som skal overholdes, når der indkøbes trafik. Movias CSR-politik tager udgangspunkt i principperne i FN's Global Compact. Global Compact bygger på principper, som er baseret på internationalt vedtagne konventioner om menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljøbeskyttelse og korruptionsbekæmpelse. Tilbudsgiverne forpligter sig til i det daglige arbejde at efterleve, fremme og støtte hovedprincipperne i FN's Global Compact ved, at:

- Støtte og respektere beskyttelsen af internationalt erklærede menneskerettigheder
- Sikre, at der ikke medvirkes til krænkelse af menneskerettighederne
- Opretholde foreningsfriheden og effektivt anerkende retten til kollektiv forhandling
- Støtte udryddelsen af alle former for tvangsarbejde
- Støtte effektiv afskaffelse af børnearbejde
- Afskaffe diskrimination i relation til arbejds- og ansættelsesforhold
- Støtte en forsigtighedstilgang til miljømæssige udfordringer
- Tage initiativ til at fremme større miljømæssig ansvarlighed
- Opfordre til udvikling og spredning af miljøvenlige teknologier
- Modarbejde alle former for korruption, herunder afpresning og bestikkelse

I Movias CSR-politik fremgår det derudover, at der vil være tilfælde, hvor en tilbudsgiver ikke kan overholde rammerne i Movias CSR-politik på grund af operatørens manglende dokumentation i egen leverandørkæde. Det vil i disse tilfælde være acceptabelt at handle med operatøren, så længe operatøren garanterer, at alle gældende nationale love og aftaler til enhver tid overholdes.

12.1 Arbejds miljø og –vilkår i Movias CSR-politik

Movia arbejder målrettet og systematisk på løbende at forbedre arbejdsmiljøet. Operatøren forpligter sig til at sørge for, at arbejdsmiljøet er af en sådan standard i forhold til, at arbejdstagerne ikke udsættes for påvirkninger eller risici, der kan skade deres helbred på kort eller lang sigt.

Operatøren forpligter sig til, at der er opbygget et system, der fører tilsyn med arbejdsmiljøet og løbende arbejder for at forbedre arbejdsmiljøforholdene.

Operatøren forpligter sig til, at han overholder overenskomster indgået på området for hans virke. Det pointeres, at Movia ikke er myndighed for at påse overholdelse af overenskomster på området. Der henvises i det hele til Søfartsstyrelsen, som er myndighed.

12.2 Grønt indkøb i Movias CSR-politik

Movia arbejder målrettet for at nedbringe klimapåvirkninger fra egne aktiviteter, skabe miljøforbedringer og forebygge forurening. Dette sker både ved at stille krav til Movias operatører og leverandører.

I nærværende udbudsmateriale er yderligere relaterede forhold beskrevet:

Arbejdstagerrelaterede emner:

- Arbejdsmiljø (punkt 13.5)
- Det er et krav, at den ansatte hos operatøren aflønnes efter de for området gældende overenskomster.
- For at beskytte de ansatte, stilles der krav om, at principperne i virksomhedsoverdragelsesloven skal anvendes i forbindelse med tilbudsgiverskifte uanset om der overdrages bådmateriel. Dette er en del af de aftalte vilkår mellem Movia og operatør (afsnit 16).
- Operatøren opfordres til – efter anmodning - at formulere en integrationspolitik (punkt 13.5).

Miljøbeskyttelsesrelaterede emner:

- Krav om brug af svovlfri diesel (punkt 5.3.1).
- Der stilles krav om og vurderes på bussernes emissioner og brændstofforbrug (punkt 5.3.2).
- Der stilles krav om en form for miljøcertificering af garageanlæggene (punkt 5.1).

Korrupsionsbekæmpelsesrelateret emne:

- I forbindelse med prækvalifikationen har tilbudsgiveren indsendt et udfyldt eESPD, genereret ud fra bilag 1, Fælles Europæisk Udbudsdokument, hvori det bl.a. oplyses, at tilbudsgiveren ikke er dømt for deltagelse i en kriminel organisation, bestikkelse, svig og hvidvaskning af penge.

13 Personaleforhold

13.1 Grundlæggende krav

Grundlæggende skal bådene betjenes af en besætning, der i antal og kvalifikationer opfylder Søfartsstyrelsens krav.

Herudover skal operatøren sikre, at besætningen får en yderligere uddannelse, der gør, at besætningen lever op til Movias krav vedrørende betjening og service mm.

Besætningen skal være uniformeret og i tjenesten fremtræde velsoignerede og præsentable over for passagererne. Ved anmodning skal operatøren udlevere en beskrivelse af uniformens forskellige dele. Endvidere skal besætningen yde en korrekt og venlig betjening af passagererne og kunne betjene båden korrekt under alle forhold samt præstere en passagervenlig og energirigtig sejlads.

Annoncering af stoppesteder skal ske efter de af Movia fastsatte bestemmelser. Besætningen skal være så godt kendt med det danske sprog, at de kan leve op til alle Movias servicekrav. Besætningen skal tillige være så godt kendt med det samlede trafiknet, at de er i stand til at vejlede passagererne.

For at få sikkerhed for, at besætningen er kvalificeret til at kunne håndtere konflikter, ønsker Movia formuleret en personalepolitik, der sikrer, at alle operatørens besætningsmedlemmer er i besiddelse af de nødvendige kvalifikationer til dette. Personalepolitikken skal ligeledes indeholde konkrete værktøjer til opfølgning. Ved anmodning skal operatøren kunne redegøre for denne politik.

Følgende af Movias materialer indeholder Movias servicekrav, som skal være kendte af såvel driftsledelse som besætning:

- Rejsehåndbogen
- Chaufførens Servicehåndbog
- Vores Movia

Rejsehåndbogen kan nås via følgende link moviarejsehaandbog.dk. Chaufførens Servicehåndbog er tilgængelig via www.voresmovia.dk.

Relevant informationsmateriale samt nyheder om drift, takster mv. publiceres løbende af Movia via www.voresmovia.dk.

13.2 Uddannelse

Movia kræver udpeget en uddannelsesansvarlig leder hos operatøren, som skal være Movias kontaktperson i alle spørgsmål vedrørende uddannelse og formidling af information fra Movia til besætningen jf. driftsredegørelsen (bilag 6).

Operatøren skal drage omsorg for, at besætningen og andet berørt personale er uddannet i Movias takstsystem således, at billetteringen gennemføres korrekt og effektivt. Operatøren er ansvarlig for, at billettering sker korrekt, og herunder at besætningen til enhver tid har det nødvendige printerpapir og byttepenge.

Operatøren er ansvarlig for, at besætningen og andet berørt personale er instrueret i betjening og fejlmelding af aftalte IT-systemer på den sejlads og de både, der er omfattet af kontrakten.

Movia er interesseret i at sikre besætningens viden om Movias organisation og ansvarsfordelingen mellem operatører og Movia. Movia forventer, at viden hos besætningen løbende ajourføres gennem efteruddannelse. En del af denne vil kunne foregå gennem besætningsmedlemmernes aktivitet på www.voresmovia.dk.

Alle omkostninger ifm. uddannelse afholdes af operatøren.

13.2.1 Rejsekort

Det er operatørens ansvar, at besætningen er uddannet og er i stand til at betjene rejsekortudstyret. Operatøren har desuden ansvaret for, at øvrigt teknisk/administrativt personale til stadighed er tilstrækkeligt uddannede i betjening af rejsekortet og er forpligtet til at sikre, at de har tilstrækkelig viden om rejsekortsystemet.

Movia har elektronisk uddannelsesmateriale til rådighed til f.eks. sidemandsoplæring. Det er ligeledes muligt at anvende AMU-uddannelser, idet oplæring i rejsekort (medio 2017) er en del af 3-dags kurset i "Billettering".

Movia sikrer, at der er tilgængelig og opdateret uddannelsesmateriale for betjening af rejsekortudstyret på www.voresmovia.dk. Der vil i begrænset omfang være mulighed for at låne træningsudstyr (træningskufferter). Derudover vil der være ubegrænset adgang til en simulator via www.voresmovia.dk.

Hvis der sker ændringer i rejsekortudstyret eller tilføjes nye funktionaliteter, som betyder forandring af besætningens betjening af udstyret, udarbejder Movia opdateret uddannelsesmateriale, som operatøren skal sikre kommer til besætningens kendskab.

Det er af særlig vigtighed, at det personale, der har det tekniske ansvar for bådenes drift, herunder for overvågning og fejlmelding, til stadighed er informeret om de aktuelle driftsmeddelelser fra Movia.

Operatøren skal efter indgåelse af kontrakten udpege personer til de konkrete roller i forbindelse med rejsekortet. Disse funktioner skal være dækket også under ferier, fridage mm.

13.3 Certificering

Formålet med certificeringen er at sætte fokus på de kvalifikations- og servicekrav, som Movia stiller til besætningen, eksempelvis kendskab til takster og billettering mm. Gennemførelse af certificeringen vil ske online ved besvarelse af multiple choice-spørgsmål udarbejdet af Movia.

Alle besætningsmedlemmer, der ikke er certificeret, skal certificeres inden for 2 måneder efter kontraktstart. Alle besætningsmedlemmer, der ansættes i kontraktperioden, og som ikke er certificeret, skal certificeres senest 1 måned efter ansættelsen. Certificerede besætningsmedlemmer skal recertificeres hvert 5. år.

Al certificering foregår via www.voresmovia.dk. Operatøren skal sikre, at alle besætningsmedlemmer er oprettede som brugere på www.voresmovia.dk.

Manglende overholdelse af reglerne om certificering af besætningsmedlemmer er omfattet af Movias sanktionssystem, jf. kontrakten.

13.4 Vores Movia – Academy system

”Vores Movia” er et såkaldt Academy system, der betegnes som en social vidensplatform. I viden ligger dels, at systemet kan forestå certificering af brugerne, og dels at det er indrettet til nem og brugervenlig formidling af væsentlig information. Det sociale aspekt i systemet er, at det understøtter tovejskommunikation. Brugere har mulighed for at komme med feedback både til systemet og det faglige indhold, som Movia præsenterer.

Certificerings-spørgsmål samt undervisningsmateriale i form af opslag, instruktioner, videoer, servicehåndbog, kampagner mv. vil løbende blive opdateret af Movia.

13.4.1 Opgaver og rollefordeling

Movia er ansvarlig for programledelse samt alt fagligt indhold.

Operatøren er ansvarlige for:

- Brugeradministration, dvs. at alle besætningsmedlemmer er oprettede som brugere samt deaktiveres ved ansættelsens ophør
- PC-, tablet- eller smartphone-adgang for besætningsmedlemmer
- Opfølgning på og support til besætningsmedlemmer
- At besætningsmedlemmer gennemfører recertificering min. hvert 5. år
- At besætningsmedlemmer holder sig opdateret på alle nyheder.

13.4.2 Økonomi

Operatøren betaler til Movia et årligt gebyr på DKK 122 (2017 niveau) pr. bruger, der er oprettet i systemet. Dette afregnes ved årets udgang ud fra antal brugere, der har været anmeldt i det forgangne år. Beløbet pristalsreguleres.

13.5 Arbejds miljø

Movia kræver udpeget en arbejdsmiljøansvarlig hos operatøren, som skal være Movias kontaktperson i alle spørgsmål vedrørende arbejdsmiljøet.

Det er et krav, at driften sker på en arbejdsmiljømæssig forsvarlig måde og i fuld overensstemmelse med Søfartsstyrelsen regler på området.

Hvis operatøren får påbud af Søfartsstyrelsen vedrørende arbejdsmiljømæssige forhold, skal disse indberettes til Movia.

Movia er opmærksom på, at en del af operatørens personale kan være af anden etnisk herkomst. Derfor ønsker Movia, at operatøren har formuleret en integrationspolitik, der sikrer en faglig og social integration på arbejdspladsen. Ved anmodning skal operatøren kunne redegøre for denne politik.

Operatøren er forpligtet til at sikre et sundt og sikkert arbejdsmiljø for såvel besætning som øvrige medarbejdere i virksomheden. Som dokumentation for overholdelse af denne forpligtelse skal der på

operatørens foranledning årligt gennemføres en måling af medarbejdernes tilfredshed med arbejdsmiljøet – herunder Movias ydelser som f.eks. sejltid, stoppesteder og lignende.

Movia ønsker en løbende opdateret organisationsplan fra operatøren – herunder også for operatørens sikkerheds- og samarbejdsudvalg. Endvidere skal Movia kunne indhente alle oplysninger om de arbejdsmiljøforhold, der drøftes i operatørens sikkerhedsudvalg (f.eks. skibsførerpladsens indretning, rengøring og vedligeholdelse af bådene, bådenes indeklime og lignende).

Det er Movias forventning, at operatøren oplyser sit personale om de registreringer, der dagligt foretages i bådene via det anvendte IT-udstyr.

Movia udarbejder hvert år en procesplan for samarbejdet om sejlplaner. Denne procesplan indeholder bl.a. tidsfrister og procedurer for indberetning af ændringsforslag mv. Processen aftales mellem Movia og operatøren på de årlige sejlplanmøder, hvor også tillids-, sikkerhedsrepræsentanter og/eller linjerepræsentant deltager.

14. Betaling

Betalinger mellem Movia og operatøren kan kun ske via en af operatøren oplyst bank- eller girokonto, og reguleres i øvrigt som anført i afsnit 15.

14.1 Kontraktbetaling

Den aftalte tilbudssum udbetales til operatøren bagud i månedlige rater den 4. hverdag i efterfølgende måned opdelt i de aftalte faste omkostninger samt båd- og sejlplanteafhængige omkostninger. I udbetalingen modregnes sanktioner i forbindelse med kvalitetsbrist, udgåede ture mv. for forrige måned, og der foretages modregning for billetindtægter mv., jf. nedenfor.

Inden den 10. i hver måned indsendes til Movia en oversigt over ikke udførte ture i den foregående måned med angivelse af årsag. Indsendelse af oplysninger om udgået sejlads sker på et særligt skema udarbejdet af Movia. Enhver indberetning underskrives af operatørselskabets ansvarlige leder eller af en person, der har fået fuldmagt hertil. Movia kan i kontraktperioden ændre i måden at indberette på.

Regulering for ikkepræsteret sejlads indgår først i betalingen i den efterfølgende måned.

By og Havn indfører med virkning fra 1. januar 2020 passagerafgifter, jf. udkast til besejlingsaftale, der skal indgås mellem operatøren og By og Havn (udkastet forefindes på udbudshjemmesiden).

I det omfang By og Havn berettiget har opkrævet operatøren en passagerafgift, viderefakturerer operatøren sådan afgift til Movia. Forudsat at operatøren har rejst krav om betaling af sådan passagerafgift inden den 10. i en måned, vil Movia afregne passagerafgiften sammen med tilbudssummen i den efterfølgende måned.

14.2 Salg af rejsehjemmel

Samtlige indtægter for salg af rejsehjemmel tilfalder Movia.

Salget af enkeltbilletter i båden sker mod kontant betaling og registreres af rejsekortsystemet og Data sendes til Back Office, når båden synkroniserer. På basis af disse data foretager Movia afregning overfor operatøren.

Operatøren har adgang til selv at udtrække rapporter over dette salg.

Når et besætningsmedlem logger ud i båden, udskrives en kvittering for salget i denne del af vagten. Denne kvittering dækker kun salget i den periode besætningsmedlemmet har været logget ind på den aktuelle båd. Et besætningsmedlem kan derfor have flere kvitteringer for en given dag.

Disse kvitteringer kan altså danne grundlag for besætningsmedlemmets afregning mod operatøren. Skulle besætningsmedlemmets kvitteringer og pengebeholdning vise et større salg end det i Back Office registrerede, tilrådes operatøren at opkræve det fulde beløb hos besætningsmedlemmet, idet der kan ske korrektion fra Movias side pga. for sent indkomne data.

Movia kan efter ønske dagligt levere en liste over det registrerede salg pr. besætningsmedlem. Denne liste, der er baseret på data i Back Office, fremsendes pr. mail. Vær igen opmærksom på, at der kan komme forsinkede data for et givet besætningsmedlem. Det vil typisk vise sig ved, at

besætningsmedlemmet, som ovenfor nævnt, har flere kvitteringer en given dag, end de registrerede data viser.

Når opgørelsen af besætningsmedlemmernes daglige salg foreligger, fremsender Movia snarest en opgørelse til operatøren i et på forhånd aftalt filformat.

Fremsendelse skal ske 1 gang om dagen for det foregående døgn.

Ønsker Movia at ændre filformatet, skal Movia kompensere operatørens dokumenterede ekstraomkostninger, der måtte være en følge heraf.

14.3 Betalingsbetingelser i forbindelse med udgået sejlads

Movia er i samarbejde med havnemyndighederne ansvarlig for, at sejladsen under normale forhold kan gennemføres som anført i sejlplanerne, og har pligt til at drøfte eventuelle afvigelser med operatøren. Med normale forhold menes normale danske vejr- og besejlingsforhold, dvs. at de anviste ruter, når der ses bort fra havnearbejde og lignende, er farbare og egnede til rutesejlads.

Ved driftsafbrydelse uanset årsagen hertil, bortset fra force majeure mv., får operatøren normal sejlplanteafhængig betaling – også for den udgåede sejlads – idet modregningen for udgået sejlads sker efter faste satser pr. sejlplante i en stigende skala på grundlag af månedens udgåede sejladsprocent, jf. kontrakten. Denne procent beregnes ud fra månedens udgåede sejlads opgjort i sejlplantimer i forhold til det planlagte sejladsomfang.

I de tilfælde, hvor en båd udgår eller forsinkes, fordi den bliver tilbageholdt af Movia, eller fordi operatøren genopretter regulariteten i trafikken, skal den udgåede sejlads registreres af hensyn til eventuelle kundeførelser, men der vil ikke ske modregning.

I de tilfælde, hvor en driftsafbrydelse skyldes uheld som følge af trafik i havnen eller ekstreme vejrforhold, vil afbrydelsen i nogle tilfælde have karakter af meget store forsinkelser, eventuelt med korte driftsstandsninger. I sådanne tilfælde vil operatøren for den udgåede sejlads højst blive modregnet til sejlplantepris, og den udgåede sejlads vil ikke indgå ved beregningen af månedens udgåede sejladsprocent. Herunder regnes også driftsafbrydelser forårsaget af ekstraordinære isforekomster i havnen, der kan medføre skader på materiellet. Det kan være nyis over 5 cm tykkelse eller at isen pakker pga. anden trafik, vind og strømforhold i havnen.

Udgået sejlads som følge af større planlagte (maksimalt 1 om året) samt lovpligtige eftersyn af både vil ligeledes blive modregnet til den i kontrakten anførte sejlplantepris, uden at blive medregnet i månedens udgåede sejladsprocent. Operatøren skal fremsende dokumentation for denne form for eftersyn – som minimum en synsrapport fra den myndighed, som udfører eftersynet, f.eks. Søfartsstyrelsen eller Det Norske Veritas. Planlagte eftersyn skal for at være omfattet af ovenstående være varslet jf. "Procedure vedr. udgåede ture og servicegrad" til Movia senest 2 uger før båden tages ud af drift, og kan maksimalt være i 14 kalenderdage, med mindre andet er skriftligt aftalt med Movias kontraktafdeling. Årsagskoden "Båd til service" skal anvendes ved indrapportering.

For at undgå, at den udgåede sejlads indgår ved beregningen af månedens udgåede sejladsprocent, skal operatøren udarbejde en rapport, der beskriver årsagen og hvilke tiltag, operatøren har gjort for at opretholde driften. Movia vil derefter i hvert enkelt tilfælde foretage en konkret vurdering af sagen.

Kan årsagen til at sejladen ikke udføres henføres til forsømmelse fra operatøren eller dennes medarbejders side, eller den udgåede sejlad gentagne gange berører samme ture/strækninger, kan Movia tage kontraktens misligholdelsesbestemmelser i anvendelse, jf. kontrakten.

Ved driftsafbrydelse på grund af force majeure modregnes den udgåede sejlad i betalingen efter de i kontrakten fastsatte satser vedrørende faste, båd- og sejlplanteafhængige omkostninger. For denne udgåede sejlad ydes hverken faste omkostninger eller båd- og sejlplanteafhængig betaling. De faste og bådafhængige omkostninger modregnes for hele dage med 1/30 pr. dag. På dele af dage og dele af kontrakten modregnes en forholdsmæssig andel, svarende til den udgåede sejlad i procent af månedens planlagte sejladmængde.

Hvis en sådan driftsafbrydelse varer mere end 7 dage og skyldes udefra kommende begivenheder uden for operatørens indflydelse, kan spørgsmålet om delvis dækning af faste og bådafhængige omkostninger eller anden kompensation tages op til forhandling efter en konkret vurdering. Udgået sejlad som følge af disse omstændigheder indgår ikke i procentberegningen af den udgåede sejlad.

15. Regulering af betalingen

Reguleringen af betalingen (faste-, busafhængige-, facilitets- og køreplantimeafhængige omkostninger), sker efter udviklingen i et fælles omkostningsindeks for buskørsel i Danmark. Afhængig af hvilket brændstof/drivmiddel, der anvendes, reguleres efter forskellige indekser.

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

- Lønindekset for den private sektor (DS ILON12 – Total - Sæsonkorrigeret), 60% i januar 2008
- Forbrugerprisindekset i alt - (DS PRIS 111 - I alt), 8% i januar 2008
- Prisindeks for indenlandsk vareforsyning - (DS PRIS 11 – Køretøjer og dele hertil - i alt), 9% i januar 2008
- Obligationsrentegennemsnittet - (DS MPK3 – Samtlige serier), 6% i januar 2008
- Prisindekset for drivmiddel, 17% i januar 2008

Indekset for drivmiddel fastsættes ud fra det aftalte drivmiddel efter nedenstående metoder.

15.1 Syntetisk biodiesel (BtL, HVO)

Indekset for prisudviklingen for syntetisk biodiesel er baseret på et svensk HVO-indeks, der offentliggøres på <http://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/index/hvo-index/>. Indekset er udarbejdet af Indexrådet med deltagelse af Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag og Svenska Taxiförbundet. Indekset er baseret på svenske HVO-priser inkl. skatter og ekskl. moms.

- HVO-indekset opdateres månedligt.
- Udgangspunktet for indekset er januar 2016, hvor HVO-prisen var indeks 100.
- HVO-indekset baseres på HVO-prisen den 15. i hver måned.
- Indekset opdateres den 15. i hver måned måneden forskudt én måned i forhold til måletidspunktet.
- Indekset for juni, juli og august opdateres samtidigt den 25. august eller den følgende hverdag.

HVO/BtL-omkostningsindeks for januar 2008 er fastsat til 100, og niveau for februar 2018 er 123,7.

Movia har til enhver tid ret til at kræve, at operatøren foretager iblanding af konventionel diesel med en af Movia fastsat procentandel (såfremt dette er teknisk muligt) med henblik på at reducere en opadgående prisudvikling/prisstigning. Priser reguleres herefter alene efter syntetisk biodiesel-indekset i et omfang svarende til anvendelsen af sådan brændstof set i forhold til anvendelsen af konventionel diesel.

Hvis der kan opnås enighed herom mellem operatøren og Movia kan parterne i kontraktperioden beslutte, at udskifte det fælles HVO/BtL-omkostningsindeks med et andet indeks, som bedre afspejler prisudviklingen for HVO og/eller BtL i Danmark.

15.2 Gasindeks

Hvis driften udføres med gasdrevne fartøjer beregnes udviklingen ud fra følgende:

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

Gasomkostningsindekset beregnes således, at det for januar 2015 bliver 109,1 ligesom det almindelige omkostningsindeks.

<http://www.trafikselskaberne.dk/trafikselskaberne.dk/Udbud/gasomkostningsindeks>

15.3 Elindeks

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

<http://www.trafikselskaberne.dk/trafikselskaberne.dk/Udbud/elomkostningsindeks/>

Det fælles el-omkostningsindeks beregnes ud fra udviklingen i følgende indeks fra Danmarks Statistik, Nettoprisindekset for elektricitet - (DS PRIS 114 – 04.5.1 Elektricitet), 6% i januar 2008

El-omkostningsindekset for januar 2008 er fastsat til 100, og niveau januar 2017 er 112,0.

15.4 Indeksering ved flere drivmidler

Såfremt tilbudsgivers tilbudte løsning omfatter to forskellige drivmidler, indekseres prisudviklingen på baggrund af den vægtede tilbudte procentvise andel af anvendelsen af hvert drivmiddel, jf. afsnit 5.3.2.

Det samlede omkostningsindeks beregnes som α *omkostningsindeks for drivmiddel a + β *omkostningsindeks for drivmiddel b, hvor:

α = aftalt procentvise andel anvendelse drivmiddel a

β = aftalt procentvise andel anvendelse drivmiddel b

Eksempel

Tilbudsgiver har tilbudt en løsning der er baseret på anvendelse af el som primær nulemissionsenergikilde og HVO som sekundær, fossilfri energikilde. Tilbudsgiver har tilbudt at 55 % af bådenes samlede energiforbrug kommer fra el og 45 % fra HVO. Den tilbudte løsning indekset for udvikling i forbrugerpriser i forhold til $0,55$ *elindeks + $0,45$ *HVO/BtL-indeks.

15.5 Beregning - eksempel

Indekset for en bestemt måned beregnes på basis af delindeksene to måneder tidligere – dog lønindekset 6 måneder tidligere. Eksempelvis er omkostningsindekset for juni 2011 beregnet til 107,9 på basis af delindeksene for april 2011 – dog lønindekset for december 2010, der gælder for 4. kvartal 2010. Omkostningsindekset afrundes efter 4/5-reglen til én decimal.

Den aftalte tilbudssum reguleres hver måned efter udviklingen i det fælles omkostningsindeks for den pågældende måned i forhold til omkostningsindekset for maj 2018, der er anført som prisniveau i udbudsmaterialet.

Der vil IKKE blive foretaget efterregulering. Dog kan der blive tale om efterregulering, hvis et indeks bliver så forsinket, at indekset ikke kan indgå rettidigt i ovennævnte model.

Hvis de i det samlede reguleringsindeks indgåede delindeks bortfalder eller ændrer indhold i kontraktperioden, forbeholder Movia sig ret til at indsætte et andet tilsvarende indekstal, såfremt dette sker under hensyntagen til den hidtidige vægtning af udviklingen i det relevante delindeks.

Illustration af principper

Principperne illustreres af nedenstående eksempel.

Tilbud afgivet i prisniveau juni 2011.

Tilbud er på DKK 100.000 pr. måned.

Betalingen for december 2011 skal reguleres i forhold til udviklingen i reguleringsindekset fra juni 2011 til december 2011.

$$\frac{\text{Tilbudspris x prisniveau december 2011}}{\text{Prisniveau juni 2011}} = \text{Betaling for december 2011}$$

Betaling for december 2011:

$$\frac{\text{DKK 100.000 x 108,0}}{107,9} = \text{DKK 100.093}$$

16 Virksomhedsoverdragelse

16.1 Lønmodtagernes retsstilling ved virksomhedsoverdragelse

Virksomhedsoverdragelsesloven (lovbekendtgørelse nr. 710 af 20. august 2002 om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse), herunder opstillede krav til forretningsgange og frister, skal følges af operatøren.

Nedenstående gælder uanset om der måtte blive overdraget materiel eller ej, og dermed uanset om virksomhedsoverdragelsesloven konkret måtte gælde.

16.2 Tilbudsgiverens forpligtelser ved overtagelsen

Den tilbudsgiver, som opnår kontrakt og overtager sejls fra en anden operatør vil altså være stillet som erhverver i virksomhedsoverdragelseslovens forstand. Tilbudsgiveren indtræder i rettighederne og

forpligtelserne vedrørende de til enheden knyttede medarbejdere, der på overtagelsestidspunktet udelukkende eller i det væsentlige var beskæftiget i den overdragne enhed.

Hvilke medarbejdere der nærmere overgår aftales nærmere mellem den hidtidige operatør og tilbudsgiveren med respekt af virksomhedsoverdragelseslovens regler og principper, jf. punkt 13.5.

Tilbudsgiveren er altså forpligtet til at yde de medarbejdere, der overdrages med den udbudte sejlads, de samme løn- og ansættelsesvilkår som hidtil eller bedre, respektere deres anciennitet mv. Ligeledes skal løn- og ansættelsesvilkår svare til eller på alle områder være bedre end de vilkår, der i kontraktperioden vil være gældende i henhold til overenskomster gældende for området. I hvilket omfang tilbudsgiveren i øvrigt bliver part i eller forpligtet af disse overenskomster er Movia uvedkommende.

Movia har ikke kendskab til eventuelle lokalaftaler og kutymen i den udbudte sejlads. Såfremt det efterfølgende måtte vise sig, at der er sådanne aftaler eller kutymen, skal den pågældende tilbudsgiver godtgøre, at disse har en væsentlig økonomisk betydning, hvorefter der vil blive foretaget en regulering af prisen i perioden, indtil disse aftaler vil kunne opsiges med sædvanligt varsel. Reguleringen foretages sådan, at tilbudsgiveren stilles neutralt sammenlignet med, at der ikke gjaldt en sådan aftale eller kutyme af væsentlig økonomisk betydning.

Hvor tilbudsgiveren selv udfører sejladsen på de udbudte udbudsenheder på tilbudstidspunktet, skal det anføres i bilag 7 (Forbehold og bemærkninger), såfremt der eksisterer lokalaftaler/kutymen af væsentlig økonomisk betydning, som er indregnet i de anførte tilbudspriser. Det skal i givet fald detaljeret anføres, hvilke aftaler der er tale om, og med hvilke beløb hver enkelt aftale er indregnet i tilbudspriserne. Tilbudsgiveren må i sådanne tilfælde være indstillet på nøje at redegøre for, hvordan de anførte beløb er beregnet, idet Movia i forbindelse med forhandlingerne i givet fald vil udsende korrigerede oplysninger om ansættelsesforholdene for de medarbejdere, der overdrages.

Det påhviler den hidtidige operatør og tilbudsgiveren at udarbejde sædvanlig refusionsopgørelse, hvorved tilbudsgiveren godtgøres eventuelle optjente men ikke forfaldne krav vedrørende perioden forud for overtagelsestidspunktet efter de almindeligt gældende regler og principper herfor.

16.3 Tilbudsgiverens forpligtelser ved ophør af kontrakten eller genudbud

I tilfælde af ophør af kontrakten og genudbud forpligter tilbudsgiveren sig til at følge reglerne i virksomhedsoverdragelsesloven, uanset om denne måtte finde anvendelse efter sit indhold eller ej, herunder loyalt medvirke til, at de til enheden knyttede medarbejdere, der på overtagelsestidspunktet udelukkende eller i det væsentlige var beskæftiget i den overdragne enhed overføres til en ny operatør.

Det påhviler tilsvarende tilbudsgiveren, at medvirke loyalt til udarbejdelsen af skemaer over de medarbejdere, der dermed overføres i forbindelse med overtagelsen af kørslen til den ny operatør samt at bidrage med de oplysninger, der gøre det muligt at vurdere omkostningerne ved den udbudte sejlads.

Tilbudsgiveren forpligter sig endvidere til loyalt at medvirke til udarbejdelsen af en sædvanlig refusionsopgørelse per tidspunktet for overdragelsen mellem tilbudsgiveren og den nye operatør.

Movia bærer ikke ansvar for om en ny operatør opfylder sine forpligtelser eller om de til enheden knyttede medarbejdere måtte overgå til den ny operatør i medfør af virksomhedsoverdragelsesloven eller ej.

Fra det tidspunkt at tilbudsgiveren bliver orienteret om, at kontrakten opsiges og/eller at enheden agtes tilbageført eller overdraget til anden leverandør, forpligter tilbudsgiveren loyalt til ikke foretage væsentlige

ændringer i sammensætningen af medarbejderne eller løn- og ansættelsesvilkårene for medarbejderne i den udbudte enhed medmindre der foreligger en påviselig driftsmæssig begrundelse herfor.

16.4 Andre vilkår og betingelser

Der er et skema, "Personaleoplysninger" (bilag h) tilgængelige på udbudshjemmesiden med information til tilbudsgiverne om, hvilke medarbejdere, der forventes overdraget fra nuværende operatør. Der er angivet oplysninger om antal og anciennitet.

Movia gør opmærksom på, at når Movia videregiver nævnte information på hjemmesiden sker det uden ansvar for indholdet, herunder korrektheden eller tilstrækkeligheden af oplysningerne. Movia har ikke mulighed for at verificere de i skemaet givne oplysninger. En verifikation af de afgivne oplysninger eller risikoen ved en manglende verifikation påhviler således tilbudsgiveren.

Movia forventer, at operatøren, herunder tilbudsgiver, optræder loyalt i sin information. Skulle der være oplysninger om medarbejdere, som viser sig ikke at være korrekte og/eller de anførte medarbejdere – med rette eller urette – afviser at overgå til en ny operatør er dette og eventuelle omkostninger forbundet hermed et anliggende mellem den nuværende operatør og tilbudsgiveren og Movia uvedkommende.

Tilsvarende er efterfølgende uenighed mellem de to operatører og/eller med lønmodtagerens organisation, herunder grundet ukorrekte eller utilstrækkelige oplysninger også Movia uvedkommende og alene et anliggende mellem den hidtidige og nye operatør og/eller lønmodtagerens organisation.

Den hidtidige og den nye operatør skal samarbejde loyalt omkring opfyldelsen af eventuelle informations- og høringspligter over for medarbejderne i relation til udbuddet. Disse pligter er Movia uvedkommende.

Er den gennemsnitlige faktiske lønanciennitet for besætningsmedlemmerne ved kontraktstart - som konsekvens af virksomhedsoverdragelsen – højere end 9 år eller lavere end 5 år, regulerer Movia i den sejlplanteafhængige betaling. Movia regulerer kun for den del af den gennemsnitlige lønanciennitet, der overstiger 9 år eller er mindre end 5 år. Reguleringen foretages i givet fald sådan, at tilbudsgiveren stilles, som om ancienniteten var 5 år, hvis den gennemsnitlige faktiske lønanciennitet ligger derunder, og 9 år hvis gennemsnitlige faktiske lønanciennitet ligger derover. Reguleringen forudsætter dog, at operatøren kan dokumentere den gennemsnitlige faktiske lønanciennitet ved kontraktstart.

Såfremt tilbudsgiveren blandt sit nuværende personale anvender anciennitetsprincipper, f.eks. ved besættelse af vagter eller ved ferietildeling, skal disse principper også omfatte medarbejdere, som overgår til ansættelse hos tilbudsgiveren i forbindelse med sejladovertagelsen.

Operatøren er forpligtet til efter anmodning fra Movia én gang årligt at foretage indberetning af besætningsmedlemmernes lønanciennitet efter nærmere retningslinjer fastsat af Movia.

16.5 Forretningsgange

Movia anbefaler, at senest 1 måned efter kontrakttildeling skal nuværende operatør fremsende liste over de medarbejdere, der vil være omfattet af overdragelsen til tilbudsgiver. Listen skal indeholde medarbejdernes CPR-nr., navn, adresse, jobfunktion, lønanciennitet og særlige ansættelsesvilkår.

Movia anbefaler, at senest 7 dage efter tilbudsgiver har modtaget ovennævnte liste over medarbejdere, som vil være omfattet af overdragelsen, bekræfter/afkræfter tilbudsgiver skriftligt medarbejdernes fortsatte ansættelse. Meddelelsen sendes til nuværende operatør.

Tilbudsgiver og nuværende operatør kan, hvis der er enighed afvige disse forretningsgange, hvis ikke det kan være til skade for de medarbejdere, der skal overdrages. Det vil i givet fald være Movia uvedkommende, hvorfor den nuværende operatør og tilbudsgiverne vil skulle skadesløsholde Movia fra ethvert krav som måtte opstå.

17 Oversigt over tidsfrister

Aktivitet	Tidsfrist
Ansøgning om prækvalifikation	24. november 2017, kl. 14.00
Aflevering af første dialogoplæg	22. december 2017, kl. 14.00
Aflevering af endelig tilbud	4. juni 2018, kl. 14.00
Meddelelse om driftskontorets og kajpladsens placering fremsendes til Movia	Senest 6 måneder før driftsstart
Rejsekortinstallatør skal have fysisk adgang til besigtigelse af kajanlæg/opstillingsplads	Senest 6 måneder før driftsstart
Operatøren fremsender tegninger for kajanlæg/opstillingsplads, jf. punkt 6.2.1.	Senest 4 måneder før driftsstart
Alle både leveres og er driftsklar (installation af Movia IT-udstyr sker i periode frem til driftsstart)	Senest 30 dage inden driftsstart
Driftsstart	1. januar 2020
Operatøren fremsender et certifikat for miljøledelse - enten EMAS eller ISO14001	Senest 12 måneder efter driftsstart
Afholdelse af syn og skøn af både omfattet af bådoverdragelse	Senest 2 måneder inden kontraktudløb
Fremsendelse af syns- og skønsrapporten	Senest 14 dage efter afholdt syn og skøn

KONTRAKT

H5– XX

vedrørende

UDFØRELSE AF RUTESEJLADS I KØBENHAVNS HAVN

indgået mellem

TRAFIKSELSKABET MOVIA
TOFTEGÅRDS PLADS
GL. KØGE LANDEVEJ 3
2500 VALBY
CVR-NR.: 29896569
(herefter benævnt Movia)

og

.....
(herefter benævnt operatøren)

§1 Formål/Forudsætninger

Stk. 1

Formålet med denne kontrakt er at regulere forholdet mellem Movia og operatøren i forbindelse med udførelsen af den i § 4 nævnte rutesejlads.

Kontrakten er et resultat af et udbud med konkurrencepræget dialog, som Movia har iværksat og gennemført i henhold til EU's udbudsdirektiv 2014/25/EU af 326 februar 2014 (Forsyningsvirksomhedsdirektivet), som implementeret ved bekg. nr. 1624 af 15. december 2015.

Stk. 2

Parterne er enige om i hele forløbet at samarbejde med en positiv, professionel og ansvarlig holdning og yde en særdeles betydelig indsats for at opnå de bedst mulige resultater. Parterne skal herunder udvise den fleksibilitet, som må anses for rimelig og sædvanlig ved gennemførelsen af tilsvarende kontrakter.

§2 Kontraktgrundlag

Stk. 1

Kontraktgrundlaget for aftalen mellem parterne er denne kontrakt med følgende bilag:

Kontraktbilag A: Movias udbudsmateriale for "H5 - udbud af rutesejlads i Københavns Havn, dateret [...], samt rettelser og spørgsmål/svar, som fremgår af Movias udbudshjemmeside.

Kontraktbilag B: Operatørens tilbud, ...

Kontraktbilag C: Kontraktskabelon til brug for bådoverdragelse.

Kontraktbilag D: Kontraktskabelon til trepartsaftale

Stk. 2

De i *stk. 1* nævnte bilag udgør en integreret del af denne kontrakt. Kontrakten har forrang for bilagene. Såfremt der måtte være indbyrdes uoverensstemmelser mellem bilagene eller dokumenter omfattet heraf, skal det ved fortolkning af aftalegrundlaget under anvendelse af almindelige fortolkningsprincipper i dansk ret søges udledt, hvad der har været parternes formål med de pågældende dokumenter.

Ved fortolkning prioriteres udbudsmaterialet forud for operatørens tilbud, dog således at, hvor operatørens tilbud stiller Movia bedre end krav, som fremgår af udbudsmaterialet, har tilbuddets angivelser forrang.

§3 Kontraktperioden

Stk. 1

Kontrakten træder i kraft den 1. januar 2020.

Kontrakten er gældende indtil december 2029.

Movia kan ikke ved kontraktstart oplyse den præcise dato for kontraktophør, idet planlægning af den fremtidige sejlplan først vil være endelig fastlagt kort før kontraktophør. Det er i den forbindelse ikke sikkert, at al den i kontrakten indeholdte sejlads vil ophøre pr. samme dato.

Den præcise dato for kontraktudløb vil blive meddelt af Movia senest 6 måneder før udløb.

Kontrakten er uopsigelig i hele kontraktperioden, jf. dog §§ 6 Ejerforhold, 13 Konkurs mv, 16 Misligholdelse og ophævelse, 17 Bod/modregninger i betalingen og 19 ophør af kontrakten (opsigelse og ophævelse).

Kontraktperioden kan forlænges i henhold til *stk. 2*.

Stk. 2

Under forudsætning af at operatøren leverer den aftalte kvalitet i form af den operatøren tilbudte servicegrad på [] %, har operatøren ret til en forlængelse af kontraktperioden. Forlængelsen kan opnås for en kontraktperiode på 2 år. Forlængelsen kan opnås 1 gang således at kontraktperioden maksimal er i alt 12 år – dog således, at udløbet af kontraktperioden koordineres med et af Movia planlagt udbud.

Betingelserne for en forlængelse af kontraktperioden er, at det gennemsnitlige resultat af de første 7 måleperioder, jf. § 10, opfylder de aftalte mål med hensyn til grad af udført sejlads (servicegrad).

Hvorvidt tilbudsgiveren har krav på en forlængelse af enheden, afgøres efter udløbet af den 7. måleperiode. Endelig aftale om forlængelse af kontraktperioden skal være på plads senest 1 måned efter offentliggørelsen af kvalitetsresultaterne. Her henvises til § 10.

Stk. 3

Såfremt den af operatøren leverede kvalitet ligger mellem den af operatøren tilbudte servicegrad på [] % og den af Movia fastsatte minimumsservicegrad på 99,5 %, kan parterne i enighed beslutte at forlænge kontrakten for en periode på op til 2 år. Forlængelsen kan opnås 1 gang således at kontraktperioden maksimal er i alt 12 år – dog således, at udløbet af kontraktperioden koordineres med et af Movia planlagt udbud.

Betingelserne for en aftale om forlængelse af kontraktperioden er, at det gennemsnitlige resultat af de første 7 måleperioder, jf. § 10, opfylder minimumsservicegraden på 99,5 %.

Hvorvidt der er basis for en forlængelse af kontrakten i medfør af dette *stk. 3*, afgøres efter udløbet af den 7. måleperiode. Endelig aftale om forlængelse af kontraktperioden skal være på plads senest 1 måned efter offentliggørelsen af kvalitetsresultaterne. Her henvises til § 10.

Såfremt den af operatøren leverede kvalitet ligger under minimumsservicegraden på 99,5 % opgjort efter ovenstående principper, kan der ikke indgås aftale om forlængelse.

§4 Operatørens ydelser og investeringer

Stk. 1

Operatøren skal for Movia udføre havnebus-sejlads og tilhørende aktiviteter i overensstemmelse med kravene i Kontraktbilag A og operatørens tilbud, jf. Kontraktbilag B.

Stk. 2

Operatøren sørger selv for tilvejebringelse af bådmateriel og øvrigt nødvendigt udstyr, jf. Kontraktbilag A, samt anlæg til det fornødne antal både og afholder selv de hermed forbundne omkostninger.

Operatøren har hovedkontor på adressen,, og den i denne kontrakt omhandlede sejllads vil blive udført fra operatørens anlæg, beliggende

Stk. 3

Operatøren skal senest ved idriftsætning af bådmateriel oplyse og dokumentere overfor Movia størrelsen på operatørens samlede investeringer i henholdsvis bådmateriel og eventuel ladeinfrastruktur, i det omfang sådanne oplysninger ikke allerede fremgår af Operatørens tilbud, jf. Kontraktbilag B. Movia skal behandle disse informationer som fortrolige, men har ret til i aggregeret form at videregive disse informationer til den Europæiske Investeringsbank.

Stk. 4

I det omfang, at Operatørens tilbud (i relation til de 4 ud af de 5 både) baserer sig på midlertidigt materiel i hele eller dele af perioden frem til 31. marts 2020 (opstartsperioden), og Operatørens idriftsætning af det varige materiel forsinkes i forhold til det i tilbuddet anførte, er Operatøren pligtig at betale Movia en bod på kr. 25.000 pr. forsinket båd pr. påbegyndt uge indtil idriftsætning af den pågældende båd. Movia er berettiget til at modregne boden i de løbende betalinger til Operatøren. Såfremt fuld idriftsætning af 4 ud af de 5 både fortsat ikke er sket pr. 1. april 2020, eller den 5. båd ikke er idriftsat pr. 1. juni 2018, er Movia berettiget til at ophæve kontrakten som væsentligt misligholdt.

I det omfang, at Operatørens tilbud baserer sig på fuld idriftsætning af 4 ud af de 5 både pr. 1. januar 2020, og denne idriftsætning forsinkes, er Operatøren pligtig at betale Movia en bod på kr. 50.000 pr. forsinket båd pr. påbegyndt uge indtil idriftsætning af den pågældende båd. Movia er berettiget til at modregne boden i de løbende betalinger til Operatøren. Såfremt fuld idriftsætning af 4 ud af de 5 både fortsat ikke er sket pr. 1. april 2020, eller den 5. båd ikke er idriftsat pr. 1. juni 2018, er Movia berettiget til at ophæve kontrakten som væsentligt misligholdt.

Stk. 5

I tilfælde af, at ombygning af pontoner er nødvendigt, skal ombygning af pontonerne påbegyndes den 1. januar 2020 og være tilendebragt hurtigst muligt og inden 31. marts 2020, idet der dog vil være muligt at opnå fristforlængelse som følge af forsinkelser, der skyldes vejrlig eller andre udefra kommende forhold udenfor Operatørens kontrol. Betjeningen af stoppestederne skal (eventuelt let forskudt) opretholdes under ombygningen, herunder eksempelvis ved anvendelse af midlertidige pontoner.

§5 Pris / Betaling / Regulering**Stk. 1**

For den aftalte sejllads ydes følgende betaling,

.....

Stk. 2

Angående betaling, betalingsvilkår, regulering, modregning for eventuel køb af rejsehjemmel, lokaleleje og øvrige modregninger, henvises til Kontraktbilag A.

§ 6 Ejerforhold*Stk. 1*

Operatøren er registreret somselskab - "....." - (CVR-NR.....).

Stk. 2

Såfremt operatøren er organiseret som et aktieselskab eller et anpartsselskab, kan Movia kræve oplyst, hvem der ejer aktierne/anparterne. Aktie-/anpartsbesiddelse på under 10% af aktie-/anpartskapitalen skal ikke oplyses, med mindre særlige forhold gør, at en aktionær/anpartshaver med en sådan aktie/anpartsbesiddelse har en bestemmende indflydelse i selskabet.

Stk. 3

Såfremt der i kontraktperioden sker ændringer i den oplyste aktie-/anpartsbesiddelse, skal dette uopholdeligt meddeles skriftligt til Movia.

Stk. 4

Såfremt der i kontraktperioden sker væsentlige ændringer i ejerforholdene til aktierne/anparterne, herunder såfremt den bestemmende indflydelse i selskabet ændres, er Movia berettiget til at opsiges kontrakten med 3 måneders skriftligt varsel, forudsat at opsigelsen sker senest 1 måned efter, at Movia er blevet gjort bekendt med de omstændigheder, der begrundes opsigelsen.

Stk. 5

Movia er dog alene berettiget til at opsiges kontrakten i henhold til *stk. 4*, såfremt vægtige grunde taler herfor.

Stk. 6

Movia er indforstået med, at ejerskabet til bådene ("Havnebusserne") placeres hos financier, forudsat at finansier tiltræder de vilkår, der fremgår af bilag D (kontraktskabelon til trepartsaftale).

§7 Overdragelse af rettigheder*Stk. 1*

Operatørens rettigheder og forpligtelser i henhold til kontrakten kan ikke – hverken helt eller delvist –

overdrages til tredjemand uden Movias forudgående skriftlige godkendelse. Operatøren er dog berettiget til at overdrage sit krav på den samlede aftalte kontraktsum til sit pengeinstitut eller anden financier.

Stk. 2

Movia er berettiget til på uændrede vilkår at overdrage sine rettigheder og forpligtelser i henhold til kontrakten til anden offentlig institution eller en institution, der ejes af det offentlige eller i det væsentlige drives for offentlige midler.

§8 Underleverandører

Stk. 1

Såfremt operatøren anvender underleverandører til opfyldelsen af sine forpligtelser, indestår operatøren for opfyldelsen af kontrakten i samme omfang, som hvis operatøren selv havde udført opgaven. Brug af underleverandører frigør ikke operatøren fra nogen forpligtelse over for Movia.

Stk. 2

Senest ved driftsstart skal operatøren skriftligt oplyse Movia om navn, kontaktoplysninger og repræsentant på hver af sine underleverandører med angivelse af, hvilke dele af ydelsen der udføres af den pågældende underleverandør. Operatøren er forpligtet til at sikre, at Movia altid er i besiddelse af opdaterede, aktuelle oplysninger herom.

Stk. 3

Movia skal forhåndsgodkende enhver brug af underleverandører, som ikke er forudsat udtrykkeligt i operatørens tilbud. Overdragelse af sejlds, udskiftning af underleverandører efter kontraktstart og øvrige ændringer i relation til underleverandører skal skriftligt forhåndsgodkendes af Movia inden iværksættelse heraf.

Stk. 4

Movia er berettiget til med saglig grund at nægte at godkende en ny underleverandør eller at godkende en ændring i den indbyrdes fordeling af kontraktens udførelse.

Stk. 5

Såfremt en underleverandør måtte være omfattet af obligatoriske udelukkelsesgrunde efter udbudsloven, er Movia berettiget til at forlange underoperatøren udskiftet.

Stk. 6

Movias kontakt foregår gennem operatøren.

§ 9 Kontrol

Stk. 1

Movia er berettiget til at føre kontrol med operatørens opfyldelse af kontrakten, herunder ved inspektion i

de anvendte både, medens disse er i drift. En sådan kontrol fritager ikke operatøren for ansvaret for, at bådene opfylder de aftalte betingelser.

Stk. 2

Movia er endvidere berettiget til at føre kontrol med operatørens overholdelse og opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til kontrakten ved besøg på operatørens forretningssted, herunder foretage en nærmere gennemgang af operatørens driftsmateriel. Operatøren er forpligtet til uden vederlag at bistå i forbindelse med sådanne inspektioner.

Stk. 3

Såfremt operatøren lader kontrakten udføre helt eller delvist ved underleverandører, er operatøren forpligtet til i kontrakterne med underleverandørerne at indføje en bestemmelse, der giver Movia ret til inspektion hos underleverandørerne i samme omfang som beskrevet i *stk. 1* og *2*.

§ 10 Kvalitetsmålinger

Stk. 1

Movia foretager løbende kvalitetsmålinger, og måleperioden for servicegrad af den sejlads, som er omfattet af denne kontrakt, vil ske i perioden fra 1. januar 2020 - 31. december 2020, 1. januar 2021–31. december 2021 osv.

Måleresultatet vil blive offentliggjort ca. 3 måneder efter hver måleperiodes udløb.

§ 11 Regnskaber og budget

Stk. 1

Uanset hvordan operatørens virksomhed er organiseret, er operatøren i kontraktperioden forpligtet til på opfordring at fremsende regnskaber til Movia. Regnskaberne skal have en detaljeringsgrad og en informationsværdi svarende til, hvad der i henhold til aktieselskabsloven kræves af regnskaberne til Erhvervsstyrelsen. Regnskaberne skal være udarbejdet af en registreret eller statsautoriseret revisor.

Stk. 2

Movia har ret til, uanset hvordan operatørens virksomhed er organiseret, at få indsigt i budgettet for det første fulde driftsår. Dette budget skal ligeledes vise, hvorledes såvel nødvendige nyanskaffelser som den løbende drift finansieres.

Stk. 3

De i *stk. 1* og *2* nævnte økonomiske oplysninger vil blive behandlet fortroligt.

§ 12 Skadeforvoldelse

Stk. 1

Såfremt operatøren eller dennes underleverandører under udførelse af sine pligter i henhold til kontrakten ved handlinger eller undladelser forårsager skader på personer eller gods, det være sig personer eller gods, operatøren har til befordring, eller tredjemands person eller gods, er alene operatøren eller dennes underleverandører ansvarlig for sådanne skader.

Stk. 2

Såfremt skadelidte rejser krav mod Movia i anledning af skader beskrevet i *stk. 1*, skal operatøren friholde Movia for ethvert krav og enhver udgift, herunder tillige sagsomkostninger, renter m.v., som et sådant krav måtte påføre Movia.

Stk. 3

Operatøren er pligtig til og ansvarlig for selv at tegne de nødvendige forsikringer, herunder erhvervsansvarsforsikring m.m. i overensstemmelse med Kontraktbilag A. Operatøren skal, på anmodning fra Movia dokumentere erhvervsansvarsforsikringen fortsatte eksistens.

§ 13 Konkurs mv.

Stk. 1

Såfremt operatøren anmelder konkurs eller rekonstruktion, går konkurs eller træder i rekonstruktion eller likvidation, er Movia berettiget til at ophæve kontrakten med omgående virkning, medmindre konkursboet som følge af sin indtrædelsesret indtræder i kontrakten med Movia. Movia skal uden ophold skriftligt orienteres om anmeldelse af rekonstruktion eller konkurs m.v., afsigelse af konkursdekret, udpegning af tilsyn m.v.

Stk. 2

Movia kan ophæve kontrakten, hvis operatøren er et selskab, der kræves opløst af Erhvervsstyrelsen.

§ 14 Udskiftning af besætningsmedlemmer

Stk. 1

Såfremt en af operatørens besætningsmedlemmer giver anledning til alvorlig eller gentagen kritik, som berettiger til bortvisning/opsigelse, er Movia berettiget til at kræve, at det pågældende besætningsmedlem fjernes fra den af kontrakten omfattede sejlads.

§ 15 Erstatning

Stk. 1

Begge parter er over for den anden part erstatningsansvarlig efter dansk rets almindelige regler for dokumenterede tab, herunder som følge af misligholdelse af kontrakten, medmindre dette skyldes vejrlig, det ikke med rimelighed kan kræves, at den pågældende part overvinder, eller force majeure.

Stk. 2

Ved force majeure forstås ekstraordinære begivenheder, som hindrer opfyldelse af kontrakten, og som opstår uden operatørens skyld ved forhold, over hvilke denne ikke er herre, og forhold som denne ikke burde have forudset.

Stk. 3

Betaling af bod medfører ikke reduktion af et eventuelt erstatningskrav for samme forhold.

§ 16 Misligholdelse

Stk. 1

Såfremt operatøren væsentligt misligholder sine forpligtelser i henhold til kontrakten, kan Movia fremsætte krav om, at operatøren afhjælper misligholdelsen inden en af Movia fastsat rimelig tidsfrist. Såfremt operatøren ikke har afhjulpet misligholdelsen inden udløbet af den nævnte frist, er Movia berettiget til at give meddelelse (påkrav) om, at Movia vil hæve kontrakten helt eller delvist, såfremt afhjælpning ikke er sket inden udløbet af en yderligere frist på 5 arbejdsdage. Sker sådan afhjælpning ikke efter udløbet af denne yderligere frist på 5 arbejdsdage, er Movia herefter berettiget til at ophæve kontrakten helt eller delvist. Såfremt Movia ophæver kontrakten efter denne bestemmelse, har operatøren ret til betaling for de indtil ophævelsen leverede ydelser. Movia har ligeledes en ret, men ikke en pligt, til at overtage de under kontrakten anvendte både ubehæftede. Bådene overdrages til et beløb svarende til anskaffelsessummen, jf. Kontraktbilag B, fratrukket 15 % (den reducerede anskaffelsessum), idet denne reducerede anskaffelsessum årligt reduceres med et beløb svarende til 1/12 af forskellen mellem den reducerede anskaffelsessum og slutværdien, jf. Kontraktbilag A, afsnit 4, Kontraktbilag B og Kontraktbilag C.

Derfra fradrages øvrige krav, som Movia måtte have mod operatøren på ophørsdagen, samt omkostninger ved at bringe bådene op på en sædvanlig god vedligeholdelsesstand. Omkostninger hertil fastsættes af syns- og skønsmand efter principperne i Kontraktbilag A.

Movia skal give skriftlig meddelelse om udnyttelse af køberetten inden 6 måneder efter ophævelsen.

En ophævelse af kontrakten hindrer ikke, at Movia samtidig kan kræve erstatning efter § 15.

Stk. 2

Såfremt Movia væsentligt misligholder sine forpligtelser i henhold til kontrakten, kan operatøren stille krav om, at Movia afhjælper misligholdelsen inden en af operatøren fastsat rimelig tidsfrist. Såfremt Movia ikke har afhjulpet misligholdelsen inden udløbet af den nævnte frist, er operatøren berettiget til at give meddelelse om, at operatøren vil hæve kontrakten, såfremt afhjælpning ikke er sket inden udløbet af en yderligere frist på 5 arbejdsdage. Sker sådan afhjælpning ikke efter udløbet af denne yderligere frist på 5 arbejdsdage, er operatøren herefter berettiget til at ophæve kontrakten. Operatøren kan ikke ophæve kontrakten delvist. Såfremt operatøren ophæver kontrakten efter denne bestemmelse, har operatøren ret til betaling for de indtil ophævelsen leverede ydelser. Operatøren har ligeledes ret til at kræve, at Movia overtager de under kontrakten anvendte både mod betaling af et beløb svarende til anskaffelsessummen, jf. Kontraktbilag B, idet denne anskaffelsessum dog årligt reduceres med et beløb svarende til 1/12 af forskellen mellem anskaffelsessummen og slutværdien, jf. Kontraktbilag A, afsnit 4, Kontraktbilag B og Kontraktbilag C.

En ophævelse af kontrakten er ikke til hinder for, at operatøren samtidig kan kræve erstatning efter § 15.

Stk. 3

Grove eller gentagne overtrædelser af kontraktens bestemmelser - uden at der isoleret set foreligger væsentlig misligholdelse - vil være at betragte som væsentlig misligholdelse.

§ 17. Financierens afværgeret*Stk. 1*

Såfremt operatøren har en financier, som Movia skriftligt er gjort bekendt med, er Movia ikke berettiget til at ophæve kontrakten uden forinden at sende følgende oplysninger til finansieren:

- a. Det forventede tidspunkt for ophævelsen
- b. En detaljeret begrundelse for ophævelsen
- c. En opgørelse over forfaldne krav i henhold til kontrakten

Stk. 2

Finansieren skal senest 3 uger efter modtagelsen af oplysningerne i § 17, stk. 1, litra a, b og c meddele Movia, om finansieren ønsker at samarbejde med Movia om at afværge ophævelsen. Hvis finansieren ikke har sendt meddelelse herom inden 3 uger efter modtagelsen af de nævnte oplysninger, er Movia beføjet til at foretage ophævelse over for Operatøren uden yderligere varsel.

Stk. 3

Hvis finansieren inden udløb af den i § 17, stk. 2, fastsatte frist meddeler Movia, at finansieren ønsker at samarbejde med Movia om at afværge ophævelsen, skal finansieren inden samme frist sende følgende oplysninger til Movia:

- a. En beskrivelse af, hvordan den misligholdelse, der danner grundlag for ophævelsen, kan bringes til ophør.
- b. En beskrivelse af, hvordan finansieren vil sikre, at operatørens forpligtelser efter kontrakten vil blive opfyldt frem til kontraktens ophør.
- c. Dokumentation for, at der er stillet sikkerhed for betaling af samtlige forfaldne krav, jf. § 17, stk. 1, litra c.

Stk. 4

Movia og operatøren skal mødes senest fem arbejdsdage efter Movias modtagelse af oplysningerne i § 17.3, litra a, b og c for at drøfte finansierens forslag til, hvordan misligholdelsen kan bringes til ophør, og hvordan operatørens forpligtelser kan opfyldes frem til kontraktens ophør. Enes Movia og operatøren om finansierens forslag, er Movia ikke berettiget til at hæve kontrakten på grund af forhold, der har ligget til grund for varslet, jf. § 17, stk. 1. Movia er alene beføjet til at nægte godkendelse af finansierens forslag, hvis særdeles tungtvejende grunde nødvendiggør en nægtelse.

§ 18 Bod/modregninger i betalingen

Stk. 1

Det er væsentligt for Movia, at mangler og fejl søges undgået og afhjælpes hurtigst muligt. Såfremt misligholdelsen ikke er af en sådan karakter, at ophævelse af kontrakten umiddelbart kan komme på tale, kan Movia bringe de nedenfor omtalte sanktioner i anvendelse. Det gælder for eksempel ved manglende overholdelse af kontraktens enkelte punkter, som er til gene for kunderne eller omgivelserne, eller hvis operatøren medvirker til, at den forudsatte standard for sejladen ikke opretholdes.

Stk. 2

Movias intention er ikke at sanktionere de enkelte fejl og mangler i et velfungerende samarbejde. Derimod sanktioneres det, hvis operatøren ikke gør tilstrækkeligt for at minimere antallet af fejl, og antallet af fejl dermed udgør en tendens, dvs. når op på det niveau, der er angivet i skema A nedenfor.

Movias tilgang vil primært være - gennem henvendelse til operatøren - at få fejlen rettet og så vidt muligt forebygge, at den opstår igen. Hvor det er muligt, henvender Movia sig direkte til f.eks. besætningsmedlemmer for i et samarbejde at rette fejl på stedet.

Movia opererer med en kategorisering af forskellige typer af fejl, som grundlæggende reguleres ud fra samme princip. For at afspejle forskellige niveauer og kategorier af fejl og mangler opereres der med forskellige størrelser af økonomiske sanktioner, der modregnes i Movias betaling til operatøren. Movia kategoriserer fejl i forskellige grupper, som omtales nærmere nedenfor i *stk. 3*.

Stk. 3

Fejlgruppe A:

I følgende situationer vil Movia pålægge en økonomisk sanktion og modregne DKK 3.000 pr. konstateret tilfælde:

- Manglende udskiftning af defekt billetteringsudstyr senest ved førstkomende endestation, hvis fejlen umuliggør korrekt billettering. Alle kort- og billettyper skal kunne benyttes. Dette omfatter også forkert og utydelig billet
- Manglende billettering
- Manglende log-on vedrørende rejsekortsystemet (korrekt log-on omfatter, at skibsføreren er logget ind og har valgt korrekt linje og tur)
- Manglende indberetning om driftsuregelmæssigheder
- Manglende eller forkert vedligeholdt sikkerhedsudstyr

Fejlgruppe B:

I følgende situationer vil Movia pålægge en økonomisk sanktion og modregne DKK 40.000 ved otte konstaterede tilfælde for den pågældende undergruppe (B1 eller B2) inden for ét kalenderår. Forstået således, at der for hver otte konstaterede tilfælde pålægges en bod. Hvis der realiseres 16 tilfælde inden for et kalenderår, vil den økonomiske sanktion være 2 x beløbet osv. Dog "nulstilles" fejltællingen hver den 1. januar:

B1 Realtidssystem-log-on

- Manglende log-on vedrørende realtidssystem (korrekt log-on omfatter korrekt valg af vognløb og tur).

B2 Overholdelse af sejlsplan

- Afgået for tidligt fra endestation/checkpunkt.
- Over 120 sek. for sen afgang fra endestation.
- Forbrug af mere end 120 sek. ved afløsning på strækningen.

Fejlgruppe C:

I følgende situationer vil Movia pålægge en økonomisk sanktion og modregne DKK 20.000 ved otte konstaterede tilfælde for den pågældende undergruppe (C1, C2, C3 eller C4) inden for ét kalenderår (i det omfang der er tale om en opretholdelse af en tilstand, tæller hver påbegyndt døgn som ét tilfælde) Forstået således, at der for hver otte konstaterede tilfælde pålægges en bod. Hvis der realiseres 16 tilfælde inden for et kalenderår, vil den økonomiske sanktion være 2 x beløbet osv. Dog "nulstilles" fejltællingen hver den 1. januar:

:

C1 Besætningens adfærd

- Ukorrekt skiltning af båden.
- Manglende zone- og stoppestedsannoncering.
- Forkert tid og zone i kombinationsskilt.
- Upræsenteret uniformering.

C2 Bådbenyttelse

- Indsættelse af anden bådtype end aftalt.

C3 Bådvedligehold

- Hvis båden ikke lever op til kontraktens krav med hensyn til udseende, vedligeholdelsesstand og funktioner – herunder fx støj, varme og utilstrækkelig belysning. Fejl på sikkerhedsudstyr modregnes særskilt.
- Manglende udskiftning af defekt billetteringsudstyr inden den i IT-afsnittet fastsatte tidsfrist, og hvor fejlen på billetteringsudstyret ikke umuliggør korrekt billettering. Der skal kunne billetteres korrekt for alle kort- og billettyper.

C4 Rengøring af båd

- Uacceptabel udvendig eller indvendig rengøring af båd.

Fejlgruppe D:

I følgende situationer vil Movia pålægge en økonomisk sanktion og modregne DKK 10.000 ved otte konstaterede tilfælde for den pågældende undergruppe (D1 eller D2) inden for ét kalenderår. Forstået således, at der for hver otte konstaterede tilfælde pålægges en bod. Hvis der realiseres 16 tilfælde inden for et kalenderår, vil den økonomiske sanktion være 2 x beløbet osv. Dog "nulstilles" fejltællingen hver den 1. januar:

D1 Driftsuregelmæssigheder

- For sen indberetning om driftsuregelmæssigheder jf. punkt 9.1 i Kontraktbilag A.

D2 Kundeinformationsmateriale

- Manglende eller uaktuelt kundeinformationsmateriale på bådene. Det omfatter fx sejlplaner, foldere, takstplakater, linjefriser og hængeskilte.

Fejlgruppe E:

I følgende situationer har Movia ret til at modregne DKK 500 pr. konstateret tilfælde:

- Såfremt operatøren undlader at informere Movia om principielle klager eller oplysninger til brug for klagebesvarelser mv.
- Såfremt operatøren ikke overholder de i punkt 9.2 i Kontraktbilag A anførte svarfrister på driftsuregelmæssigheder og kundeforespørgsler mv.
- Såfremt der gentagne gange indgår klager til Movia over operatørens besvarelse af kundeforespørgsler samt varetagelse og administration af fundne sager eller lignende
- Såfremt afleveringsfristen for driftssejlplaner, bådløbsbeskrivelser eller anden aftalt form for beskrivelse af driftsforhold ikke overholdes (DKK 500 pr. dag pr. vognløb eller anden beskrevet driftsenhed som afleveringsfristen er overskredet).
- Såfremt der foreligger mangelfulde bådløbsbeskrivelser eller anden aftalt beskrivelse (DKK 500 pr. dag pr. bådløb eller pr. driftsenhed som afleveringsfristen er overskredet). Omvendt vil Movia ved for sen aflevering af afregningssejlplaner yde godtgørelse til operatøren, jf. Kontraktbilag A.
- Såfremt der registreres ukorrekt eller manglende betjening, manglende fejlmelding af IT-udstyr i bådene, herunder busradio, buscomputer, IT til rejsekort og arbejdsstationer hos operatøren, hvorom der er indgået konkret aftale med operatøren (DKK 500 pr. registreret tilfælde, henholdsvis tur).

Hvis operatøren når det antal registrerede fejl pr. undergruppe, som udløser en sanktion, vil Movia modregne dette i den månedlige afregning. Efterfølgende vil en ny registreringscyklus påbegyndes, og næste gang operatøren igen opnår det antal registrerede fejl, som udløser en sanktion, vil Movia igen modregne. Nulstilling af registrerede fejl foretages ligeledes med kalenderårets udgang.

Alle meddelelser om fejl skal registreres af operatøren i en logbog. Logbogen skal vise registrerede fejl inden for kategorierne og undergruppe med tidsangivelse. Senest 31. januar fremsender operatøren det seneste kalenderårs logbog til Movia.

Stk. 4

Sanktioner i forbindelse med udgåede ture:

Såfremt en del af de ifølge kontrakten anførte ture ikke gennemføres som planlagt, foretager Movia modregning i betalingen.

Movia anser også en tur for udgået, når der - uanset årsag - er tale om en forsinkelse, der har længere varighed end den sejlplansmæssige frekvens på linjen og i alle tilfælde - uanset linjefrekvensen - når forsinkelsen overstiger 20 minutter.

Movia foretager modregning i betalingen for udgåede ture efter følgende satser opgjort pr. kontrakt:

- DKK 350 pr. sejlplantage ved udgået sejlads op til 0,05 %
- DKK 700 pr. sejlplantage ved udgået sejlads fra 0,05 % op til 0,10 %
- DKK 1.400 pr. sejlplantage ved udgået sejlads fra 0,10 % op til 0,15 %
- DKK 2.100 pr. sejlplantage ved udgået sejlads fra 0,15 % op til 0,20 %
- DKK 2.800 pr. sejlplantage ved udgået sejlads fra 0,20 % op til 0,25 %
- DKK 3.500 pr. sejlplantage ved udgået sejlads fra 0,25 % og derover.

Stk. 5

For hvert tilfælde af fejl omfattet af fejlgruppe A-E, jf. stk. 3, og for hvert tilfælde af en udgået tur, jf. stk. 4, registreres bodspoint. Der registreres 4 bodspoint for en udeblevet tur, 2 bodspoint for fejl omfattet af fejlgruppe A og 1 bodspoint for fejl omfattet af fejlgruppe B-E.

Såfremt operatøren registreres for samlet 500 bodspoint inden for ét kalenderår, kan Movia ophæve aftalen i overensstemmelse med § 16, stk. 1.

Stk. 6

Såfremt operatøren undlader, at sikre gennemførelse af en aftalt passagertælling, kan Movia lade denne udføre af tredjemand og modregne udgift hertil overfor operatøren.

Stk. 7

Herudover kan Movia bringe nedenstående sanktioner i anvendelse:

- Såfremt operatøren ved anskaffelse af nye både undlader at anskaffe standardiseret ekstraudstyr af miljømæssig betydning, eller såfremt sådant udstyr eller andet udstyr af miljømæssig betydning som f.eks. at støjkit afmonteres i kontraktperioden, har Movia ret til at reducere de bådafhængige omkostninger med et beløb svarende til 150 % af den beregnede besparelse, som operatøren har opnået herved.

Stk. 8

Såfremt et gennemført miljøsyn påviser, at operatøren overtræder grænseværdierne for udledning af NOx og/eller antal partikler, jf. sektion 5.3, Kontraktbilag A, har Movia ret til at reducere betalingen med DKK 15.000 pr. båd, som ikke overholder grænseværdierne.

Stk. 9

Såfremt operatøren ikke overholder det tilbudte niveau for andel af emissionsfrit drivmiddel (ved 15.000 sejlplantimer), jf. Kontraktbilag B, har Movia ret til at reducere betalingen til operatøren på følgende vis:

En afvigelse på op til 5 % point: Ingen reduktion.

En afvigelse på mere end 5 % og op til 10 % udløser en reduktion på kr. 250.000 pr. år.

En afvigelse på mere end 10% og op til 15% udløser en reduktion på kr. 500.000 pr. år.

En afvigelse på mere end 15% udløser en reduktion på kr. 750.000 pr. år.

Hvis en afvigelse på mere end 5 % konstateres i flere på hinanden følgende år tillægges 50 % til de ovenfor anførte reduktionsniveauer for år 2 og 100% i år 3 og fremefter.

.

Stk. 10 Sanktionerne i medfør af § 18 stk. 8 og § 18 stk. 9 kan ikke overstige 10 mio. kr. i kontraktperioden.

Stk. 11

De sanktioner, der er anført i det foregående, kan bringes i anvendelse, selvom Movia ikke kan sandsynliggøre/dokumentere noget økonomisk tab. Såfremt Movia kan dokumentere et tab, kan dette kræves erstattet i henhold til § 15. Den foretagne modregning i henhold til ovennævnte afsnit skal ikke fradrages i en sådan erstatning. Det forhold, at operatøren må tåle modregning i henhold til ovenstående afsnit, fritager ikke denne fra uopholdeligt at bringe de påtalte forhold i orden. Sker dette ikke, må operatøren, også for samme forhold, tåle yderligere modregning, ligesom andre sanktioner i henhold til kontrakten kan bringes i anvendelse. Bestemmelserne i denne § 18 begrænser derudover ikke Movias ret til at ophæve aftalen.

Stk. 12

Movia kan suspendere sanktioner af enhver art, hvis særlige forhold gør sig gældende, herunder force majeure eller lignende. En suspension af sanktioner for udgået sejlads vil dog aldrig medføre, at der ydes sejlplantimeafhængig betaling for ikke-præsteret sejlads.

Stk. 13

Såfremt Movia ikke finder, at operatøren opfylder kravet om reducere af miljøpåvirkning i forbindelse med serviceringen af de både, som nærværende kontrakt omfatter, jf. afsnit 4 i Kontraktbilag A, kan Movia skriftligt anmode operatøren om inden 60 kalenderdage at opfylde kravet.

Opfyldes kravet ikke inden udløbet af denne frist, anses dette for værende en væsentlig misligholdelse af kontrakten.

§ 19 Ændringer i operatørens ydelser. Ændring til enmandsbesætning.*Stk. 1*

Movia kan i tillæg til de i Kontraktbilag A beskrevne ændringer i sejladsomfang, herunder eksempelvis udvidelsen af driften med op til 2 yderligere både, tillige kræve andre ændringer i operatørens ydelser, eksempelvis i indretningen af bådene, dog forudsat at ændringerne ligger inden for rammerne af de behov hos Movia, som skal dækkes af de udbudte ydelser.

Stk. 2

Movias meddelelse om ændringskrav skal angive baggrunden for ændringskravet samt beskrive ændringsarbejdet så detaljeret, at operatøren kan prissætte ændringsarbejdet i overensstemmelse med *stk. 3*.

Operatøren skal snarest efter modtagelsen af Movias ændringskrav oplyse eventuelle økonomiske konsekvenser af ændringen. Operatøren skal endvidere oplyse eventuelle tidsmæssige eller andre aftalemæssige konsekvenser af ændringskravet.

Stk. 3

Prissætning af ændringer skal ske på grundlag af samme kalkulationsprincipper (omkostninger og dækningsbidrag) som anvendes ved prissætningen af basisydelsen med de modifikationer, der følger af den medgåede tid siden prissætningen af basisydelsen, jf. dog *stk. 7*. Operatøren skal over for Movia kunne dokumentere, at samme principper er anvendt, samt at der er realitet i Operatørens beregninger og fordeling mellem sejlplanafhængige omkostninger og faste omkostninger, og Movia har således ret til fuld indsigt i operatørens kalkulationer og relevant dokumentation.

Stk. 4

Movia har efter modtagelsen af oplysningerne fra operatøren ret til at meddele, enten at ændringerne alligevel ikke ønskes udført, eller at ændringerne kun ønskes udført i modificeret form. Movia skal i så fald kompensere operatøren for operatørens udgifter til at belyse de ændringer, der alligevel ikke ønskes udført.

Stk. 5

Når Movia har godkendt ændringerne og de hermed forbundne økonomiske og tidsmæssige konsekvenser, udarbejdes et tillæg til denne aftale indeholdende en beskrivelse af ændringen i ydelsen samt eventuelle økonomiske og tidsmæssige konsekvenser heraf.

Stk. 6

Såfremt Movia godkender ændringen, men Parterne ikke kan blive enige om de økonomiske eller tidsmæssige konsekvenser af ændringen, kan Movia vælge at meddele, at operatøren skal udføre ændringsarbejdet, hvorefter vilkårene herfor endeligt må fastlægges i medfør af tvisteproceduren i §26 nedenfor.

Stk. 7

I tilfælde af at der (på initiativ af enten Movia eller Operatøren) opnås tilladelse til enmandsbetjening, deles den herved realiserede besparelse med 50 % til Movia og 50 % til Operatøren, dvs. at 50 % af besparelsen medregnes som en reduktion i Movias betalinger under kontrakten. Såfremt tilladelse til enmandsbetjening fordrer investeringer i bådmateriellet, afskrives sådanne investeringer efter en sædvanlig afskrivningsprofil, og Slutværdien justeres i overensstemmelse hermed.

I tilfælde af at Operatøren ansøger om tilladelse til enmandsbetjening, men tilladelse ikke opnås på trods af der er udfoldet rimelige bestræbelser herpå, er Operatøren berettiget til godtgørelse hos Movia for halvdelen af de på rimelig vis afholdte forgæves omkostninger til gennemførelse af arbejder med henblik på at opnå tilladelsen. Størrelsen af den godtgørelse, som Movia i så fald skal erlægge, kan dog maksimalt andrage kr. 500.000. Movia er alene forpligtet til at deltage i afholdelsen af de forgæves procesomkostninger i medfør af foranstående, såfremt Movia forud for igangsætning af arbejder med henblik på opnåelse af tilladelse er blevet skriftligt orienteret herom og ikke inden 4 uger efter modtagelsen af sådan orientering har afvist at deltage i omkostningsafholdelsen med saglig begrundelse om manglende udsigt til at opnå tilladelsen. Movia er berettiget til på et hvilket som helst tidspunkt og med et rimeligt varsel at afvise at deltage i yderligere procesomkostninger, der senere viser sig forgæves, såfremt der undervejs i processen opstår begrundet risiko for, at tilladelse ikke vil kunne opnås.

Stk. 8

Parterne kan udover det i stk. 7 anførte indgå aftale om deling af besparelser i tilfælde af andre investeringer i ændringer i bådmateriellet, De nærmere principper for delingen af besparelsen aftales fra gang til gang.

Stk. 9

Operatøren er forpligtet til, så vidt det er praktisk muligt, at indpasse ændringsarbejder, således at disse kan udføres med lavest mulige omkostninger og mindst mulige tidsmæssige og øvrige implikationer.

Stk. 10

Hvis operatøren modtager en anmodning fra Movia, som efter operatørens opfattelse udgør et ændringsarbejde, eller hvis operatøren i øvrigt bliver opmærksom på, at Parterne har forskellig opfattelse af omfanget af operatørens forpligtelser, skal operatøren uden ugrundet ophold give skriftlig meddelelse til Movia herom.

Hvis operatøren ikke giver sådan meddelelse til Movia, fortaber operatøren retten til at anse anmodningen som et ændringsarbejde. Tilsvarende gælder, hvis operatøren igangsætter arbejder uden forinden at have påberåbt sig, at der foreligger et ændringsarbejde.

Hvis der er tvist om, hvorvidt der foreligger et ændringsarbejde, må arbejdet ikke igangsættes, før Movia har givet operatøren skriftlig meddelelse om, at arbejdet skal igangsættes.

Stk. 11

Operatøren kan ligeledes fremsætte forslag overfor Movia omkring ændring i operatørens ydelser. Såfremt operatøren fremkommer med et sådant ændringsforslag, skal operatøren samtidig anføre, i hvilket omfang en ændring som foreslået af operatøren, vil medføre ændringer i de aftalte vilkår, herunder eksempelvis prisvilkår. Såfremt Movia godkender den foreslåede ændring og de hermed forbundne ændringer i de aftalte vilkår, udarbejdes et tillæg til denne Aftale indeholdende en beskrivelse af ændringen i ydelsen samt eventuelle økonomiske og tidsmæssige konsekvenser heraf.

§ 20 Ophør af kontrakten (opsigelse og ophævelse)*Stk. 1*

Pålægges Movia af en domstol eller kompetent offentlig myndighed (herunder Klagenævnet for udbud) at bringe Kontrakten helt eller delvist til ophør, eller er Movia forpligtet hertil som følge af annullation af kontrakttildelingen besluttet af en domstol eller Klagenævnet for Udbud, er Movia berettiget hertil med rimeligt varsel. I det tilfælde har operatøren krav på en erstatning svarende til negativ kontraktsinteresse og rimeligt vederlag for sin ophørsbistand. Operatøren har dog ikke krav på compensation, hvis pålægget om ophør af kontrakten eller annullation af tildelingen beror på operatørens forhold, herunder hvis operatøren på tidspunktet for tildelingen har været omfattet af en udelukkelsesgrund eller har afgivet et ukonditionsmæssigt tilbud under det foregående udbud. Udover det førnævnte har operatøren intet krav mod Movia.

Stk. 2

Ved ophør af kontrakten, uanset årsagen hertil, er operatøren efter anmodning fra Movia forpligtet til i en overgangsperiode at varetage leverancerne, som er omfattet af kontrakten, indtil kontrakten med rimeligt varsel kan overdrages til tredjemand.

Stk. 3

Operatøren er ved kontraktens ophør, uanset årsagen hertil, forpligtet til aktivt og på absolut bedste vis at medvirke til, at opgaveudførelsen overgår til tredjemand uden problemer.

Operatøren er i den forbindelse forpligtet til at overdrage alle relevante materialer, informationer, data mv. med henblik på at sikre, at opgaven kan videreføres uden gener for Movia.

§ 21 Bådoverdragelse ved ordinært kontraktophør*Stk. 1*

Såfremt Movia vælger at genudbyde sejladsen ved ordinært kontraktophør, er operatøren berettiget til at overdrage bådene til ny operatør på de vilkår, der følger af Kontraktbilag A, punkt 4 samt Kontraktbilag C.

Ved ordinært udløb efter 12 år, danner den af operatøren i henhold til Kontraktbilag B tilbudte slutværdi udgangspunkt for beregningen af overtagelsessummen, før korrektioner i medfør af Kontraktbilag A, punkt 4. Ved ordinært udløb efter 10 år er det følgende beløb, der danner udgangspunkt for beregningen af overtagelsessummen: Anskaffelsessummen reduceret med et beløb svarende til 10/12 af forskellen

mellem anskaffessummen og slutværdien, jf. Kontraktbilag C, før korrektioner i medfør af Kontraktbilag A, punkt 4.

Stk. 2

Såfremt Movia vælger ikke at genudbyde sejladen ved ordinært kontraktophør, og operatøren sælger bådene til uafhængig tredjemand, kompenserer Movia operatøren med differencen mellem salgsprisen og Slutværdien, dog max. et beløb svarende til 30 % af Slutværdien. Godtgørelse udbetales dog alene i det omfang, at den opnåede salgspris modsvarer den reelle markedspris. Movia er berettiget til at lade uafhængig tredjepart kontrollere salgsprisens overensstemmelse med markedsprisen. Viser en reel markedsundersøgelse, at bådene ikke kan afhændes eller ikke kan afhændes til en pris, der mindst udgør Slutværdien minus 30 %, kan forannævnte compensation udbetales, selvom tilbudsgiver ikke afhænder bådene. Movia er berettiget til at lade uafhængig tredjepart kontrollere prissætningen.

§ 22 Sikkerhedsstillelse

Stk. 1

Til sikkerhed for operatørens opfyldelse af kontrakten stilles gennem anerkendt pengeinstitut/kautionsforsikringselskab en ubetinget og uigenkaldelig anfordringsgaranti på DKK 500.000 pr. driftsbåd, eller i alt DKK 2.000.000. Garantien skal stilles senest 14 dage efter kontraktindgåelsen og indestå indtil 3 måneder efter kontraktperiodens udløb, medmindre der forinden er rejst krav mod garantien.

Ved ændringer i antallet af både i kontraktperioden, reguleres størrelsen af den stillede garanti tilsvarende, således at den samlede garantistillelse altid svarer til det aktuelle antal både.

Garantien skal på Movias anfordring frigives til Movia, uden at Movia har dokumenteret sin ret ved forlig, endelig domstolsafgørelse eller en voldgiftskendelse.

Udbetaling på garantien sker til Movia på anfordring senest 5 arbejdsdage, efter at skriftlig anfordring er modtaget.

Dansk ret er gældende i retsforholdet mellem garantistilleren og Movia.

Ved garantiens bortfald returneres denne til garantistilleren.

§ 23 Genforhandling

Stk. 1

Såfremt der i kontraktperioden indtræffer lovindgreb, der medfører væsentlige økonomiske ændringer i de forudsætninger, der ligger til grund for tilbuddet, har hver af parterne ret til at kræve genforhandling med henblik på at stille parterne, som hvis ændringen ikke var indtrådt.

Stk. 2

Såfremt operatøren og Movia ikke kan blive enige om, hvorvidt betingelserne for en justering af priserne

er tilstede, eller såfremt operatøren og Movia ikke kan blive enige om resultatet af en prisjustering, kan hver af parterne indbringe dette spørgsmål for domstolene, jf. § 26.

§ 23 CSR

Stk. 1

Operatøren skal overholde Movias miljø- og CSR politik, som fremgår af Kontraktbilag A.

§ 24 Tinglysning

Stk. 1

Bådene skal registreres i Det Danske Skibsregister.

Stk. 2

Movia er berettiget - og operatøren er forpligtet at medvirke til - at tinglyse/registrere kontrakten servitutstiftende i Det Danske Skibsregister med prioritet forud for al pantegæld og privatretlige servitutter. Påtaleberettiget er Movia. Omkostninger hertil afholdes af Movia.

§ 25 Fortrolighed

Stk. 1

Parterne skal sikre fuld fortrolighed i forhold til tredjemand med hensyn til alle oplysninger, som parterne modtager fra den anden part under udbudsforretningen, og som angår forhold, der ikke er offentligt tilgængelige.

Operatøren skal sikre, at eventuelle underleverandører ligeledes påtager sig at behandle oplysninger fortroligt.

Movia vil tilsvarende sikre, at eventuelle eksterne rådgivere og andre eksterne, der måtte udføre opgaver for Movia under udbuddet, over for Movia påtager sig at behandle oplysninger fortroligt.

Parterne er dog berettiget til at videregive og offentliggøre sådanne oplysninger i det omfang det følger af gældende lovgivning, herunder efter reglerne om aktindsigt efter offentlighedsloven eller forvaltningsloven.

Operatøren og Movia skal ved meddelelser til offentligheden, herunder udtalelser til nyhedsmedierne, optræde loyalt over for hinanden. Meddelelser til offentligheden, herunder udtalelser til nyhedsmedier vedrørende spørgsmål af generel trafikpolitisk karakter med relation til Movias område, bør så vidt muligt alene foretages af Movia.

§ 26 Tvistigheder / Lovvalg

Stk. 1

Nærværende kontrakt er underlagt dansk ret.

Stk. 2

Tvistigheder mellem operatøren og Movia berettiger ikke nogen af parterne til at standse eller udsætte leverancen af aftalte ydelser.

Stk. 3

Alle tvister skal så vidt muligt løses mellem parterne i mindelighed. Hvis parterne er enige herom, kan der inddrages en uvildig mægler til løsning af tvisten. Udgiften til mægleren afholdes af parterne i fællesskab fordelt 50/50, medmindre parterne i forbindelse med udpegning af mægleren aftaler andet.

Stk. 4

Enhver uoverensstemmelse eller tvist vedrørende det bestående kontraktforhold eller forståelsen af kontrakten, som ikke kan løses i mindelighed, kan af hver af parterne indbringes for domstolene med Movias hjemting i første instans.

§ 27 Ændringer

Stk. 1

Kontrakten kan kun ændres ved en af begge parter underskrevet allonge, der vedlægges kontrakten.

§ 28 Underskrifter

Stk. 1

Nærværende kontrakt underskrives i to ligelydende eksemplarer, hvoraf hver af parterne beholder ét eksemplar.

..... , den

København, den

.....

(for operatøren)

.....

(for Movia)

Kontraktbilag A: Movias udbudsmateriale for "H5 - udbud af rutesejlads i Københavns Havn", dateret [...]

[Movias udbudsmateriale for "H5 - udbud af rutesejlads i Københavns Havn", dateret [...], samt rettelser og spørgsmål/svar, som fremgår af Movias udbudshjemmeside indsættes.]

Kontraktbilag B: Operatørens tilbud

[Operatørens tilbud mv. indsættes]

Kontraktbilag C: Kontraktskabelon til brug for bådoverdragelse.

Overdragelsesaftale mellem hidtidig operatør og ny operatør

Overdragelsesaftale

Mellem underskrevne [*] ("Sælger")

og [*] ("Køber")

(hver for sig også benævnt "Part" og samlet "Parterne")

er indgået følgende aftale ("Overdragelsesaftale") vedrørende overdragelse af de både ("Havnebusser"), og de medarbejdere, som Sælger hidtil har anvendt til sejlads af havnebuslinjerne i København ("Havnebus-driften") for Trafikselskabet Movia ("Movia").

Overdragelsesaftalen er indgået som led i ophøret af aftalen mellem Sælger og Movia omkring Havnebusdriften og Movias tildeling af aftale om Havnebusdriften til Køber.

Del 1 - Overdragelse af Havnebusser

Genstand for overdragelsen

§ 1

Overdragelsen omfatter [antal] Havnebusser med de motorer og det udstyr, der er nærmere beskrevet og specificeret i **bilag 1** til nærværende Overdragelsesaftale.

Køber overtager ingen gæld eller restancer vedrørende Havnebusserne.

Overdragelsen omfatter tillige forpligtelsen til drift og vedligehold af det af Movia leverede udstyr til brug for Havnebusdriften, herunder billetteringsudstyr og IT-udstyr. Udstyret er nærmere beskrevet og specificeret i **bilag 2**. Udstyret er Movias ejendom og forbliver Movias ejendom efter overdragelsen.

Overtagelsesdag

§ 2

Havnebusserne overtages af Køber pr. den [dato] ved sejladsophør eller efter nærmere aftale mellem Parterne.

Leveringstedet er Københavns havn **[hos Sælger]**.

Købesummen

§ 3

Købesummen udgør i alt DKK: [beløb (*fastsættes i overensstemmelse med udbudsbetingelsernes afsnit 4*)], som er specificeret i bilag 1.

Der betales ikke moms af Købesummen, idet Køber samtidig overtager rutesejlads. Se endvidere § 9 - momsreguleringsforpligtelser.

Købesummens betaling

§ 4

Købesummen deponeres af Køber senest 4 hverdage inden Overtagelsesdagen i Sælgers pengeinstitut mod at Sælger samtidig overdrager originale adkomstdokumenter til Havnebusserne til Sælger, samt samtlige de til Havnebusserne relevante dokumenter, som Sælger er i besiddelse af, hvilket skal ske i original form, såfremt de er i Sælgers besiddelse.

Den deponerede købesum - med fradrag af DKK 350.000 pr. Havnebus - frigives tidligst på Overtagelsesdagen og senest 5 hverdage efter Overtagelsesdagen mod Sælgers pengeinstituts indeståelse for, at Havnebusserne er ubehæftede, jf. § 5, samt under forudsætning af, at Havnebusserne er i samme stand, bortset fra almindelig slitage, som på tidspunktet for besigtigelsen og/eller prøvesejladsen, jf. § 6.

Efter udløbet af reklamationsfristen i § 6 på 20 hverdage efter Overtagelsesdagen frigives de tilbageholdte DKK 350.000 pr. Havnebus til Sælger under forudsætning af, at der ikke er rejst krav om udbedring af fejl og mangler. Hvis Køber har rejst krav på mindre end DKK 350.000, frigives differencen.

Forrentningen af købesummen sker med renten på deponeringskontoen. Forrentningen før Overtagelsesdagen tilfalder den Køber, og forrentningen fra og med Overtagelsesdagen tilfalder Sælger.

Sælgers erklæringer og indeståelser

§ 5

Havnebusserne overtages af Køber i god og funktionsdygtig stand med fulde tanke, hvortil Sælger erklærer:

at disse på Overtagelsesdagen er funktionsduelige, sødygtige og i vel-vedligeholdt stand,

at disse, Sælger bekendt, ikke lider af skjulte fejl og mangler,

at disse ikke har været skadede eller grundstødt,

at der ikke er udført større reparationer på disse udover sædvanlige vedligeholdelsesarbejder.

Sælger indestår for, at Havnebusserne er Sælgers ejendom, at Sælger er berettiget til at overdrage disse, og at Havnebusserne i øvrigt er ubehæftede (vanhjemmel).

Købers undersøgelser og misligholdelsesbeføjelser

§ 6

Køber har forud for Overtagelsesdagen haft mulighed for at besigtige Havnebusserne samt prøvesejle disse, idet eventuelle anmærkninger foranlediget af besigtigelsen og/eller prøvesejladsen fremgår af **bilag 3**, hvor det også er angivet, for hvilken Parts regning et konstateret forhold skal afhjælpes.

Uanset Købers forudgående besigtigelse og/eller prøvesejlads af Havnebusserne, forbeholder Køber sig ret til efterfølgende at rejse krav om erstatning for afholdte rimelige udbedringsomkostninger over for Sælger for fejl og mangler ved Havnebusserne, der ikke blev, eller burde være blevet konstateret ved besigtigelsen og/eller prøvesejladsen (skjulte fejl og mangler). Et sådant krav skal rejses over for Sælger inden 20 hverdage efter Overtagelsesdagen. Efter udløbet af reklamationsfristen har Sælger intet ansvar for fejl og mangler af nogen art bortset fra vanhjemmel, jf. § 5.

Det præciseres, at Køber ikke kan gøre andre misligholdelses- eller gensidighedsbeføjelser gældende i anledning af fejl og mangler.

Adkomst og omregistrering

§ 7

Køber foranlediger Havnebusserne omregistreret i Skibsregistret. Sælger medvirker i sædvanligt omfang hertil.

Omregistreringen finder sted senest 5 hverdage efter Overtagelsesdagen. Udgift til omregistrering afholdes af Køber.

Sælger skal tilsikre, at Havnebusserne kan omregistreres uden syn.

Forsikringer

§ 8

Køber overtager ikke Sælgers forsikringer for Havnebusserne.

Køber er ansvarlig over for Sælgers eventuelle omkostninger i forbindelse med skader opstået fra Overtagelsesdagen og frem til omregistrering har fundet sted.

Momsreguleringsforpligtelser

§ 9

Sælgers eventuelle momsreguleringsforpligtelse er Køber uvedkommende. Momsreguleringsforpligtelsen overdrages dog så vidt mulig til Køber, jf. bestemmelserne i momslovens § 43, Stk. 3, nr. 5, og momsbekendtgørelsens §19 eller de på tidspunktet for indgåelsen af Overdragelsesaftalen tilsvarende bestemmelser i momslovgivningen.

Del 2 – Overtagelse af medarbejdereMedarbejdere

§ 10

Køber er i det følgende stillet som en erhverver i virksomhedsoverdragelseslovens forstand (lovbekendtgørelse nr. 710 af 20. august 2002 om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse eller den på tidspunktet for Overdragelsesaftalens indgåelse tilsvarende lov), uanset om virksomhedsoverdragelsesloven konkret måtte finde anvendelse.

Som led i Købers overtagelse af Havnebusdriften er Køber tillige forpligtet til at indtræde i rettighederne og forpligtelserne vedrørende de til Havnebusdriften knyttede medarbejdere, der på Overtagelsesdagen udelukkende eller i det væsentlige er beskæftiget i enheden.

Køber er altså forpligtet til at yde de medarbejdere, der overdrages med Havnebusdriften, de samme løn- og ansættelsesvilkår som hidtil eller bedre, respektere deres anciennitet m.v. Ligeledes skal løn- og ansættelsesvilkår svare til eller på alle områder være bedre end de vilkår, der i kontraktperioden vil være gældende i henhold til nedennævnte overenskomster. I hvilket omfang Køber i øvrigt bliver part i eller forpligtet af disse overenskomster er Sælger uvedkommende.

Sælger oplyser, at der til Havnebusdriften Sælger bekendt gælder og/eller følges de overenskomster, såvel landsoverenskomster og tillægsoverenskomster samt lokalaftaler og kutymer, som er beskrevet i bilag 4.

Såfremt det efterfølgende måtte vise sig, at der er lokalaftaler eller kutymer som ikke fremgår af bilag 4, og som har væsentlig økonomisk betydning i forhold til overenskomsten, skal Køber godtgøre, at disse har en væsentlig økonomisk betydning, hvorefter Sælger godtgør Køber herfor i perioden, indtil disse aftaler vil kunne opsiges med sædvanligt varsel. Godtgørelsen foretages sådan, at Køber stilles neutralt sammenlignet med, at der ikke gjaldt en sådan aftale eller kutymer af væsentlig økonomisk betydning.

Refusionsopgørelse

§ 11

Det påhviler Sælger at udarbejde sædvanlig refusionsopgørelse, hvorved Køber godtgøres eventuelle optjente men ikke forfaldne krav for medarbejdere vedrørende perioden forud for Overdragelsesdagen efter de almindeligt gældende regler og principper herfor.

Del 3 – Øvrige bestemmelser

Betingelser

§ 12

[Fra **Sælgers side** er Købsaftalen betinget af købesummens betaling.]

[Fra **Købers side** er Købsaftalen betinget af at Sælger overdrager originale adkomstdokumenter til Havnebusserne til Køber.]

Omkostninger

§ 13

Omkostninger til udarbejdelse af denne Overdragelsesaftale afholdes af Køber.

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

Lovvalg og tvister

§ 14

Denne Overdragelsesaftale er underlagt dansk ret.

Enhver tvist, uenighed eller krav, som udspringer af Overdragelsesaftalen, der ikke kan bilægges ved forhandling, skal afgøres ved Voldgiftsinstituttet efter de af Voldgiftsinstituttet vedtagne regler herom, som er gældende ved indledningen af voldgiftssagen. Voldgiftsrettens afgørelse er bindende for Parterne.

Voldgiftsretten skal finde sted i København. Sproget for voldgiftsretten skal være dansk.

Bilag

[*]

[*]

[*]

Underskrifter

Sælger:

Køber:

Kontraktbilag D: Kontraktskabelon til trepartsaftale.**Trepartsaftale mellem Movia, operatøren og dennes finansier****Trepartssaftale**

Mellem underskrevne:

- (1) Trafikselskabet Movia (herefter benævnt "Movia")
- (2) [Financieren] (herefter benævnt "Financieren") og
- (3) [Operatøren] (herefter benævnt "Operatøren")
- (hver for sig også benævnt "Part" og samlet "Parterne")

er indgået følgende aftale ("Trepartsaftalen").

Baggrund**§ 1**

Movia og Operatøren har indgået aftale om driften af havnebusser (herefter Havnebusser) i fast rutesejlds mellem stoppesteder i Københavns Havn (Kontrakten).

Financieren skal i denne forbindelse finansiere Havnebusserne.

Med henblik på at sikre Movias interesser i Kontrakten, har Parterne indgået nærværende aftale.

Meddelelse om ejerskab til Havnebusser**§ 2**

Operatøren og Financieren meddeler herved Movia, at Financieren har ejerskabet til de Havnebusser, som skal anvendes til opfyldelse af Operatørens forpligtelser efter Kontrakten ("Havnebusser"). Movia godkender Finansierens ejerskab til Havnebusserne på nedennævnte vilkår.

Financierens afværgeret**§ 3**

I tilfælde af væsentlig misligholdelse fra Operatørens side, er Movia ikke berettiget til at ophæve Kontrakten uden forinden at have givet Financieren mulighed for at afværge ophævelsen i henhold til Kontraktens § 17 om Financierens afværgeret.

Movias rettigheder

§ 4

Hverken Trepartsaftalen eller nogen anden aftale mellem Operatøren og Financieren har indvirkning på Movias rettigheder i henhold til Kontrakten.

Financieren skal respektere Movias - hhv. en ny operatørs - ret i henhold til Kontrakten til at overtage Havnebusserne, dels ved ordinært ophør af Kontrakten, jf. Kontraktens § 21, dels i tilfælde af Operatørens væsentlige misligholdelse (som ikke afværges af Financieren i henhold til afværgeretten), jf. Kontraktens § 16.

Såfremt Financier fortsat ejer bådene ved ophør af Kontrakten, tilpasses bådoverdragelsesaftalen i Kontraktbilag C, således at Financier fremstår som sælger.

Financieren skal endvidere respektere Movias ret i henhold til Kontrakten til at tinglyse/registrere Movias rettigheder i Havnebusserne i Det Danske Skibsregister, jf. Kontraktens § 24.

Overdragelse af Trepartsaftalen

§ 5

Overdragelse af Financierens rettigheder og forpligtelser i henhold til Trepartsaftalen forudsætter samtykke fra Movia og Operatøren. Samtykke må ikke nægtes uden rimelig grund.

For så vidt angår Movias ret til overdragelse, finder Kontraktens § 7.2 tilsvarende anvendelse.

Meddelelser

§ 7

Alle meddelelser eller påkrav i tilknytning til denne Trepartsaftale skal være skriftlige og skal sendes pr. brev eller e-mail.

Meddelelser skal sendes til nedenstående adresser:

[adresser]

Eller til anden adresse, som Parterne skriftligt måtte give meddelelse om.

Tvister

§ 8

Retsforholdet mellem Parterne afgøres efter dansk ret.

Enhver tvist mellem Parterne, som måtte opstå i forbindelse med eller som et resultat af denne Trepartsaftale, og som ikke løses i mindelighed, afgøres ved de danske domstole med Movias hjemting i første instans, jf. Kontraktens § 26.4.

Underskrifter

For Movia:

[Sted], den

For Financieren

[Sted], den

For Operatøren:

[Sted], den
