

Notat

Dato: 12.02.2021
Til: Anbudsgruppen
Kopi:
Arkivref.:

Versjon: 0.9

Justeringer i kontrakten, vedlegg 1 og vedlegg 6

0 Leseveiledning

Tekst i innrykket boks med rød bakgrunn er ikke ferdig tekst, som i stikkordsform beskriver det som planlegges tatt inn.

Tekst i innrykket boks med lys gul bakgrunn er til informasjon og/eller ting under tenking.

Innrykket tekst i kursiv er utkast til tekst.

Tekst uten form for markering er informasjon til leseren av dokumentet.

Tekst merket i gult er referanser eller annet som må dobbeltsjekkes.

1 Informasjon til konkurransen

Takting handler om tjenestekvalitet, og hvilken kvalitet leverandørene leverer. Takting med-fører en endret oppfølging fra punktlighet og regularitet, til at man heller følger opp jevnheten i tid mellom avganger. Det er en ny tilnærming til oppfølging av kvaliteten for Ruter, som også medfører også en ny måte for leverandør på å jobbe med kvaliteten på transporttjenester. Selv om punktligheten kan være lavere enn ønsket, er det ikke sikkert at jevnheten mellom avgangene nødvendigvis er så ille dersom det for eksempel er en forsinkelse som for-planter seg.

Erfaringer fra dagens kontrakter er at det er et potensiale for å forbedre leveranse kvaliteten. Ved å implementere krav om takting sammen med en incentivmodell der jevnhet i tid mellom avganger måles og premieres, legges det opp til en mer aktiv løpende oppfølging av kvalitetselementet jevnhet. Ruter har en intensjon om at det i så stor grad som mulig skal stilles funksjonskrav. Ved å gi leverandørene større frihet til å bestemme mer selv, og med det sette de bedre i stand til å løse Ruters behov, går Ruter ett skritt i riktig retning av at det er behovet som skal innfris og at en løsning ikke spesifiseres. Med det gir Ruter leverandørene rom for kreativitet og innovasjon.

For å lykkes med implementering av takting er det helt sentralt at leverandør får virkemidler og insitament som gjør de i stand til å arbeide aktivt med jevnhet i tid mellom avganger. Det er gjennomført en rekke forsøk med takting i Ruter tidligere, men det var før man hadde innført ny IT-løsning. Det har heller ikke vært lagt til rette med virkemidler for leverandør tidligere. Ruter har derfor



sett på hvordan grensesnittet mellom Ruter og leverandør bør endres i kontrakt for Indre by for å gi leverandør de nødvendige verktøy for å kunne jobbe aktivt med takting.

Informasjon om konsept o.l. med illustrasjoner bør legges ved som informasjon til konkurransen. Hent fra notatet som Berit lager.

2 Kontrakten

Utgangspunkt er kontrakten i den versjonen som ble signert i Oslo sør-kontrakten.

2.1 Endringer i form av justering av ruteproduksjon

Pkt. 6.1.1.4 endres, slik at den viser til et punkt i vedlegg 1. Endelig henvisning i v1 er ikke klar enda.

2.2 Standardiserte sanksjoner

Disse bestemmelsene gjelder for de linjene og/eller periodene der det ikke følges opp på / kreves takting.

2.2.1 (gjen)innføring av standardisert sanksjon for forsinket start og innstilt avgang for de linjene og/eller tidsperiodene som ikke er omfattet av krav til takting

Ved for sen eller for tidlig kan Oppdragsgiver gi gebyr med følgende satser. Gebyrene er avgrenset til **linjer og tidsrom der det ikke** vil bli stilt krav om takting. F.eks. nattavganger.

- Ved for sen avgang jf. **vedlegg 1 kap. X**, vil Oppdragsgiver kunne ilegge et gebyr på kr 3 000 per avgang.
- Ved for tidlig avgang jf. **vedlegg 1 kap. X**, vil Oppdragsgiver kunne ilegge et gebyr på kr 7 000 per avgang.

Ved innstilt avgang kan Oppdragsgiver gi gebyr med følgende sats. Det vil ikke bli gitt gebyr for innstilt avgang for de periodene der det blir stilt krav til takting.

- Ved innstilling av en avgang jf. **vedlegg 1 kap. X**, vil oppdragsgiver kunne ilegge et gebyr på kr 15 000 per avgang. En avgang regnes som innstilt selv om den kjøres med bistand fra Oppdragsgivers øvrige avtaler.

2.2.2 Standardisert prisavslag ved manglende innfrielse av krav til takting

Det settes inn et nytt underpunkt til kontraktens punkt om prisavslag:

Dersom Operatøren to kalendermåneder på rad ikke innfrir krav til takting, slik det er angitt i vedlegg 1 med ev. endringer, vil Oppdragsgiver, dersom Operatøren heller ikke i den tredje måneden innfrir kravene, kunne kreve prisavslag tilsvarende 50 % av bonusrammen for den enkelte linje per måned. Oppdragsgiver kan kreve prisavslag frem til Operatøren innfrir kravet.

Dersom Operatøren i løpet av et kalenderår ikke innfrir kravene til takting, slik de er angitt i vedlegg 1 med ev. endringer, i seks eller flere måneder sammenlagt, vil Oppdragsgiver kunne kreve prisavslag tilsvarende 50 % av bonusrammen for den enkelte linje for hver måned kravet til takting ikke er innfridd.



3 Vedlegg 1

3.1 Krav til takting [nye punkter]

Med takting menes jevn avstand i tid mellom to avganger på samme linje og/eller fellesstrekning.

Oppdragsgiver stiller krav til takting på linjer som har avganger hvert tiende minutt eller oftere. Krav til takting vil gjelde for den perioden der linjen har avganger hvert tiende minutt eller oftere. Tilsvarende vil det gjelde krav til takting om det skulle opprette nye linjer, eller at eksisterende linjer får økt frekvens.

Krav til nivå gis per linje. Prestasjon over minstekravet kan gi bonusutbetaling (se vedlegg 6).

Fra produksjonsoppstart stiller Oppdragsgiver ikke krav til takting på noen linjer. Krav til takting vil tidligst starte 1. januar 2024.

Tabellen nedenfor er ikke endelig avklart. Men illustrerer poenget.

	Linje	Minstekrav Q1 2024	Minstekrav Q2 2024	Minstekrav Q3 2024	Minstekrav Q4 2024	Minstekrav Q1 2025
Ro 1	34*			40 %	50 %	60 %
	37	40 %	50 %	50 %	60 %	60 %
	54*			40 %	50 %	60 %
	* Linje 34 og 54 har felles trasé mellom Sagene og Ladegården. På fellesstrekningen vil krav til takting gjelde den frekvensen de to linjene danner til sammen.					
Ro 2	20	40 %	50 %	60 %	60 %	60 %
	21	40 %	50 %	60 %	60 %	60 %
	28		40 %	50 %	60 %	60 %
	30			40 %	50 %	60 %
	31			40 %	50 %	60 %
	31E		40 %	50 %	60 %	60 %

Dersom målingen blir endret, vil også kravene endres.

3.1.1.1 Særlig om midlertidige omlegginger

For perioder med omlegginger og endringer som er midlertidige, kan kravnivået for den/ de berørte linjen/e endres. Omleggingen kan skyldes større trafikale endringer som følger av forhold utenfor Oppdragsgivers kontroll, som f.eks. bygging av nytt regjeringskvartal. Minstekravet er fordelt per linje i tabellen nedenfor.

3.1.1.2 Særlig om permanente endringer

For permanente endringer, som ny trasé på en linje, skal minstekrav settes etter drøftinger med Operatøren. Det vil være anledning for en gradvis opptrapping av kravet, slik tabellen ovenfor viser.



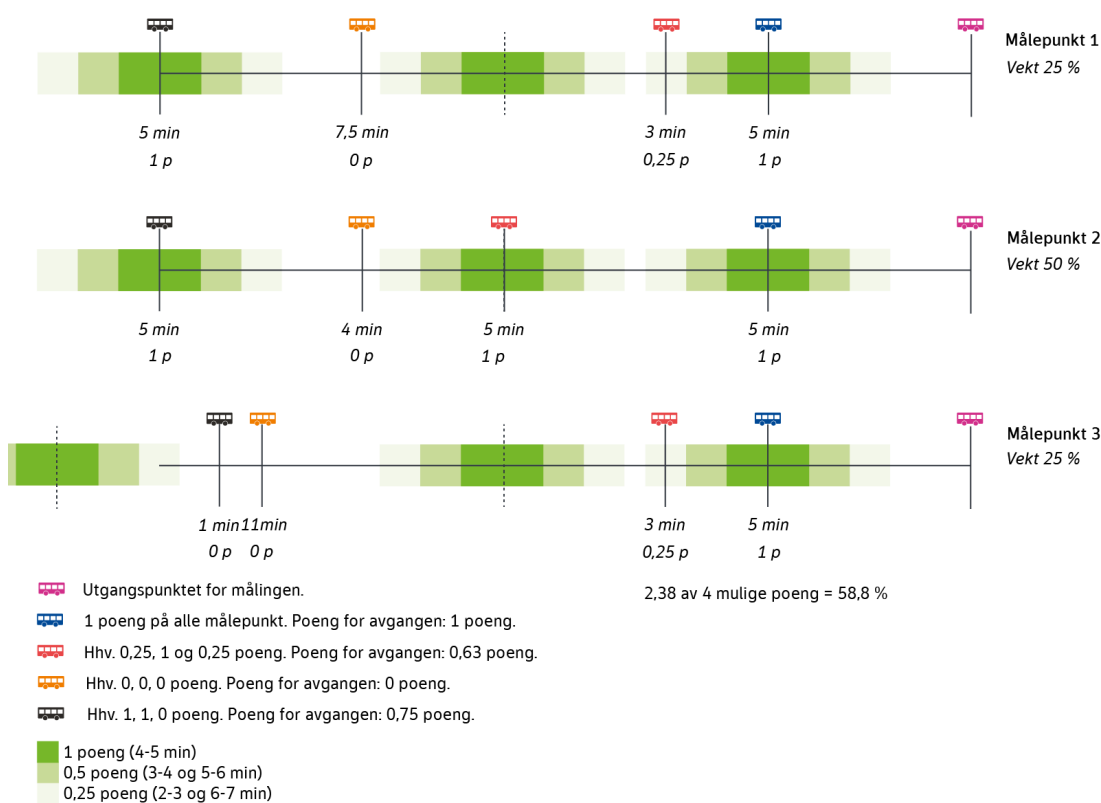
3.1.2 Måling av nivå av takting

Nivået av oppnådd takting måles med bakgrunn i tid fra en avgang til neste. Det foretas målinger på flere stoppesteder langs den enkelte linjes trasé. Stoppestedene det blir målt på kalles målepunkter. Hvor mange målepunkter det skal være per linje avgjøres av hvor mange stoppesteder det er på linjen. Se xx for detaljer om fastsettingen.

Ved målepunktene registreres det om avstanden i tid fra forrige avgang er innenfor avvikstoleransen. Avvikstoleransen har tre nivåer: god, meget god, fremragende. Poenget for målepunktet (målepunktpoeng, m) vektet med målepunktets vekt (v) og utgjør til sammen avgangspoeng (a) for avgangen. Summen av avgangspoeng (a) kan ikke overstige 1.

$$a = (m_1v_1) + (m_2v_2) + (m_3v_3) + (m_4v_4)$$

(i et eksempel med fire målepunkt, for hvert ekstra målepunkt legges det til følgende+ (m_nv_n), og trekkes fra dersom det er færre målepunkter)



Resultatet som utgjør nivået av takting for en bestemt tidsperiode (r) er summen av alle avgangspoengene (s) dividert med antall planlagte avganger (p).

$$r = 100(s \div p)$$

I forbindelse med takting på fellesstrekning kan det komme justeringer i beregningene nevnt ovenfor.

3.1.2.1 Mulige endring av beregningsmodell

Modell for beregning av resultat kan endres fra andelsmodellen (som beskrevet ovenfor) til beregning av uønsket ventetid.



Gitt at kvaliteten holdes på samme nivå vil endringer som beskrevet i dette punktet ikke påvirke bonusutbetalingens størrelse, eller den økonomiske balansen i Operatørens disfavør.

3.1.3 Avvikstoleranse

Oppdragsgivers avvikstoleranse er ulik for ulike frekvenser. Avvikstoleransen deles inn i tre nivåer; god, meget god, fremragende. Hvert nivå har ulikt poeng.

Nivå/frekvens	4 min	5 min	7/8 min	10 min	12 min	15 min	30 min
God (0,25 p)		2-3,7-8	3-4,10-11	-	-	-	-
Meget god (0,5 p)		3-4,6-7	4-6,9-10	7-8,12-13	8-9,14-15	-	-
Fremragende (1 p)		4-6	6-9	8-12	9-14	13-17	28-32

Ikke endelig fastsatt. Tabellen viser prinsippet.

3.1.4 Fastsetting og endring av antall målepunkt

Antall målepunkt fastsettes etter hvor mange stoppesteder den enkelte linjen stopper ved.

Antall stopp	Antall målepunkt
<25	
30	

Tabellen er ikke ferdigstilt, men illustrerer prinsippet.

Dette gir følgende oversikt med den produksjonen som er beskrevet i vedlegg 3 med bilag:

Linje	Antall stopp	Antall målepunkt	
Ruteområde 1 – nord-sør			
34	25	4	
37	31	4	
54	29	4	
Ruteområde 2 – øst-vest			
20	25	5	
21	31	5	
28	29	5	
30	?	5	
31	25	7	
31E	31	4	

3.1.5 Fastsetting og endring av målepunkt

Oppdragsgiver fastsetter målepunkt etter dialog med Operatøren. Målepunktene skal velges slik at det gir et mest mulig representativt bilde av linjen og tjenestetilbudet som faktisk blir oppnådd.

Dersom det finnes flere stoppunkt innenfor samme holdeplassområde/knutepunkt, skal stoppunktet med flest påstigende passasjerer velges som målepunkt.



Reglene ovenfor kan fravikes dersom det finnes tungtveiende grunner for det.

Foreløpige oversikt over målepunkt. Ikke endelig fastsatt. Eksempel.

Linje	Målepunkt retn 1	Målepunkt rtn 2
34	Sagene* Alexander Kiellands pl.* Jernbanetorget* Ladegården*	Ekeberg camping Ladegården* Jernbanetorget* Alexander Kiellands pl.* Sagene*
37	Bjølsen Arendalsgata Oslo gate Etterstadgata	Etterstadgata Oslo gate Arendalsgata Bjølsen
54	Sagene* Alexander Kiellands pl.* Jernbanetorget* Ladegården*	Ladegården* Jernbanetorget* Alexander Kiellands pl. Sagene*
20	Thune Frogner pl. Majorstuen Ullevål sykehus Arendalsgata Carl Berners plass	Tøyen Carl Berners plass Arendalsgata Ullevål sykehus Majorstuen Olav Kyrres plass
21	Lapsetorvet Bislett Alexander Kiellands plass Carl Berner pl. (Chr. Mikkelsens g.) Hasle	Grensesvingen Carl Berners pl. (Chr. Mikkelsens gate) Alexander Kiellands plass Bislett Lapsetorvet
28	Telenor Fornebu Radiumhospitalet Borgen Ullevål sykehus Carl Berners pl.	Hasle Carl Berners pl. Ullevål sykehus Borgen Radiumhospitalet
30	Folkemuseet Olav Kyrres pl. Nationaltheatret Tollboden Torshovparken	Lillo gård Torshovparken Tollboden Nationaltheatret Olav Kyrres pl.
31	Telenor Fornebu Lysaker Olav Kyrres pl. Nationaltheatret Tollboden Carl Berners pl. Årvoll senter	Tonsenhagen torg Aker sykehus Carl Berners pl. Tollboden Nationaltheatret Olav Kyrres pl. Lysaker
31E	Telenor Fornebu Lysaker Tollbodenn Carl Berners pl.	Aker sykehus Carl Berners pl. Tollboden Lysaker

* Felles målepunkt med linje 34 og 54.



3.1.6 Friheter til Operatør i drift

3.1.6.1 Sette til ekstraavganger

Operatøren står fritt til å sette til ekstra avganger for å opprettholde et tilfredsstillende nivå av takting. Oppdragsgiver kommer ikke til å godtgjøre slike avganger.

3.1.6.2 Avkorte avganger

Operatøren står fritt til å avkorte avganger tidlig og sent langs en linjes trasé gitt at følgende vilkår er oppfylt:

- Det må være få passasjerer, under 15, om bord på avgangen som avkortes
- Påfølgende avgang, som passasjerene følgelig henvises til, må være like bak avgangen som avkortes
- Passasjerene om bord skal informeres via bussens høytalersystem om at avgangen avkortes, og at passasjerene vises til neste avgang
 - Når oppdragsgivers IT-systemer får støtte for det, skal også:
 - Passasjerene varsles med standardisert melding visuelt på informasjons skjermene
 - Informasjon om nytt endestoppested vises utvendig på bussens informasjonsflater
- Oppdragsgiver har blitt varslet skriftlig om avkortingen, f.eks. via RuterLogg eller et API fastsatt av Oppdragsgiver

Punktet om manglende varsling i kontrakten må utvides til også å inkludere dette.

3.2 Ansvarsdeling mellom Oppdragsgiver og Operatør

3.2.1 Overordnet

Oppgave	I dagens kontrakter	Forslag til ny ansvarsfordeling	Kommentar
Fastsetting av kjøretider	Ruter	Operatør	
Godkjenning av kjøretider	-	Ruter	
Fastsetting av tidtabell	Ruter	Operatør	
Godkjenning av tidtabell	-	Ruter	
Fastsetting av intervall	-	Ruter	
Fastsetting av byttepunkt/korrespondanse	Ruter	Ruter	
Fastsetting av trasé	Ruter	Ruter	
Fastsetting av trasé ved planlagt avvik	Ruter	Ruter i samarbeid med operatør	
Skift- og førerplaner	Operatør	Operatør	
Fastsetting av vognløp	Operatør	Operatør	
Godkjenning av vognløp	Ruter	Ruter	Gjøres inntil videre.

Det vil bli noen endringer i hvordan justering av ruteproduksjon skjer. Det må også tas inn en endringsmekanisme som gjør at vi ikke behøver å skrive endringskjema når



operatøren gjør endringer i kjøretidene. Men, en utvidelse av rammen, frekvensendring o.l. må det være en PJ.

De ulike fristene, format o.l. vil også bli gjennomgått.

3.2.2 Fastsetting av kjøretider

*Innenfor det totale antall rutetimer står Operatøren fritt til å omdisponere kjøretider for de linjene som er omfattet av takting. Det er Operatørens ansvar å sørge for at det samlede antallet rutetimer per kalenderår ikke overstiger det avtalte antall rutetimer (**Ruters produksjonsbudsjett med de avtalte endringene**). Oppdragsgiver godtgjør ikke for rutetimer ut over det avtalte.*

*Operatør står fritt til å endre kjøretidene dersom han mener det er nødvendig for å opprettholde et godt og pålitelig tilbud til publikum. Kjøretidsendringer som fører til at det totale antallet rutetimer på de linjene denne kontrakten omfatter overstiger «taket» angitt i første avsnitt vil ikke bli godtgjort fra Oppdragsgiver. **Dersom det totale antallet rutetimer er under det avtalte, skal det ikke faktureres for mer.***

Operatøren skal følge prinsippene for fastsetting av kjøretider slik de kommer frem i pkt. Xx.

Prinsippene for fastsetting av kjøretider er under arbeid. Første utkast vil nok være på plass før dialogkonferansen. Trafikkplan bistår.

Det tilfaller Oppdragsgiver en rett til ikke å godkjenne Operatørens endringsønsker dersom prinsippene for fastsetting av kjøretider ikke er overholdt.

3.2.3 Justering av tilbudet

3.2.3.1 Endring i kjøretider

Endringer i kjøretider for linjer og de tidsperiodene som ikke er omfattet av krav til takting kan ikke forekomme utenfor ruteendringstidspunkter som er fastsatt av Oppdragsgiver. Normalt forekommer ordinære ruteendringer to ganger per år. Ved midlertidige traséomlegginger kan det bli anledning til å gjøre endringer i kjøretidene.

3.2.4 Dataleveranse

Oppdragsgiver bruker data som samles inn gjennom dataleveransene som er underlagt ADT.

Oppdragsgiver vil bruke tidspunkt for første døråpning på det enkelte stoppestedet. Dette, sammen med informasjon som knytter bussen til stoppestedet og linje, vil danne grunnlaget for målingene og beregningene slik de er beskrevet i dette dokumentet.

3.2.5 Oppfylleleshindringer og Operatørens kontrollansvar

Med kontrollansvar menes det oppfylleleshindringer som operatøren med rimelighet kunne forutse, unngå eller avhjelpe med rimelige midler og kostnader. Oppfylleleshindringer som ikke kunne avhjelpes, unngås e.l. faller utenfor kontrollansvaret. Det er operatøren som må sannsynliggjøre og dokumentere at det forelå en oppfylleleshindring.

Vognfeil eller sjåførfeil, samt påregnelige trafikale utfordringer, påregnelige værforhold eller kjente arrangementer vil ikke regnes som oppfylleleshindring som Operatøren ikke råder over.

Dersom oppfylleleshindringen skyldes oppdragsgiver, skal operatøren ikke være skadelidende.



Det er Operatøren som må sannsynliggjøre og dokumentere at det forelå en oppfylleleshindring. Operatør må fremme slikt krav ikke noe senere enn syv (7) kalenderdager etter at oppfylleleshindringen var over.

Blir dette ivaretatt i kontrakten? Kan det tas ut?

3.2.5.1 Manglende dataleveranse og/eller kvalitet som skyldes forhold på Operatørens hånd
Dersom det oppstår forstyrrelser eller manglende kvalitet i dataleveransen som skyldes forhold på operatørens hånd vil dette kunne resultere i dårligere målt tjenesteleveranse. Oppdragsgiver innrømme ikke unntak.

3.2.5.2 Manglende dataleveranse og/eller kvalitet som skyldes forhold på Oppdragsgivers hånd
Dersom det oppstår forstyrrelser eller dårlig kvalitet i dataleveransen som skyldes forhold på oppdragsgivers hånd, vil den berørte tidsperioden ikke tas med i beregningene. Operatør på å kreve slikt ikke noe senere enn syv (7) kalenderdager etter at tidsrommet med manglende dataleveranse er over.

Dersom perioden med manglende dataleveranse overstiger 14 kalenderdager, vil resultatet for inneværende kalendermåned settes til gjennomsnittet av resultatet for de to foregående månedene. Bør vurderes i V6 i stedet?

Det er operatøren som må sannsynliggjøre og dokumentere at det forelå en slik hindring.

3.2.5.3 Behandling av perioder med oppfylleleshindringer utenfor Operatørens kontrollansvar
Ved for eksempel større trafikkulykker, vannlekkasjer og lignende hendelser som faller utenfor kontrollansvaret vil Oppdragsgiver kunne ta berørte linjer ut av målingene, slik at det oppnådde resultatet ikke blir svekket.

For berørte linjer blir perioden det gjelder tas ut av beregningene for driftsdøgnet. Operatøren må melde om driftsforstyrrelsen til IOSS vha. RuterLogg eller tilhørende API.*

De første to timene etter driftsforstyrrelsens opphør vil også ekskluderes fra målingene.

3.2.5.4 Oppfylleleshindring som skyldes Oppdragsgiver
Dersom Oppdragsgiver er skyld i oppfylleleshindringen, vil den berørte perioden tas ut av beregningene.

3.3 Trafikkledelse og drift

Det vil ikke komme vesentlige endringer i bestemmelsene knyttet til trafikkledelse i vedlegg 1. Det vil komme noen justeringer for å tilpasse til takting. Hvordan Operatøren planlegger å gå fram for å arbeide med takting vil bli en del av evalueringen. **Innspill til hva som må justeres?**

4 Vedlegg 6 – Incentiver

I det følgende tar vi utgangspunkt i vedlegg 6 til kontrakten om busstjenester Oslo sør, slik det kommer frem på ruter.no/kollektivanbud.

Store deler av dokumentet vil bli erstattet og omgjort. I de tilfellene det refereres til punkter i versjonen av vedlegg 6 som ble brukt i Oslo sør, er det for å peke på tekst som videreføres.

I forbindelse med innføring av takting, foreslår vi å dele incentivene opp i grupper.



- Incentivgruppe 1
- Incentivgruppe 2
- Incentivgruppe 3
- Incentivgruppe 4

Incentivgruppe 1 vil gjelde for hele kontraktperioden, og inneholder incentiver for kundetilfredshet, ADT og det årlige satsingsområdet.

Incentivgruppe 2 vil gjelde fra kontraktsignering og omfatter arbeider forut for produksjonsstart og kvaliteten på tjenesteleveransen i oppstartsperioden, samt enkelte andre nøkkelområder, fra produksjonsstart og ut første kvartal 2023.

Incentivgruppe 3 vil gjelde fra og med andre kvartal 2023 og til og med fjerde kvartal 2023, og vil omfatte regularitet.

Incentivgruppe 4 har to varianter. 4.1 og 4.2. Hovedvarianten, incentivgruppe 4.1 gjelder takting, mens 4.2 tar for seg de linjene som ikke omfattes av takting. Incentivgruppe 4.2 kommer også til anvendelse dersom innføringen av takting må utsettes.

Malus foreslås fjernet, og erstattet av (nye) sanksjoner som inkluderes i kontrakten. Se pkt. 2.2.1 for detaljert informasjon om bestemmelsene. Redaksjonelle endringer som følger av dette omtales ikke særskilt i det følgende.

4.1 5 Incentivgruppe 4

4.1.1 5.1 Incentivgruppe 4.1 - Takting

Oppdragsgiver gir inntil 5 % av kontraktsverdien **foregående** kalenderår som bonus til Operatøren. For 2023 vil tilbudsprisen slik den er angitt i vedlegg 5 (med endringer i produksjon og reguleringer **jf. kontrakten pkt. XX**) legges til grunn.

Oppdragsgiver gir Operatøren bonus dersom Operatøren oppnår et resultat på målingene av takting som er bedre enn minstekravet slik det er gitt i **vedlegg 1 pkt. Xx**.

Bonusrammen på 5 % fordeles forholdsmessig mellom de linjene som kvalifiserer for krav til takting, slik det er beskrevet i **vedlegg 1 pkt. Xx**. Grunnlaget for beregningene av den forholdsmessige andelen er rutetimer på linjen foregående år. For 2023 blir produksjonsoversikten i **vedlegg 3 bilag 1** lagt til grunn. Dette er illustrert i tabellen nedenfor.

Dersom det legges til eller tas bort linjer vil den forholdsmessige andelen endre seg fra den datoen endringen iverksettes.

Eks: Dersom det bare kreves takting på linje 37, så er maks bonus 2,1 % av kontraktsverdien. Legges det til takting på linje 34, vil maks bonus 1,4 % av kontraktsverdien for linje 34 komme i tillegg til linje 37. Samlet kan maks bonus for alle linjer ikke overstige 5 % av kontraktsverdien.

	Linje	Sum timer	Andel av 5 %	Andel av kontraktsverdi	Maks bonus (år)	Maks bonus (kvartal)
Ro 1	34	64 741	27 %	1,4 %	2 700 478	675 120
	37	101 192	42 %	2,1 %	4 220 924	1 055 231
	54	73 806	31 %	1,5 %	3 078 598	769 649
	Sum	239 739	100 %	5 %	10 000 000	2 500 000
Ro 2	20	90 245	18 %	0,9 %	3 572 581	893 145



	21	86 887	17 %	0,9 %	3 439 646	859 911
	28	38 520	8 %	0,4 %	1 524 913	381 228
	30	81 990	16 %	0,8 %	3 245 785	811 446
	31	186 568	37 %	1,8 %	7 385 775	1 846 444
	31E	20 999	4 %	0,2 %	831 300	207 825
	Sum	505 209	100 %	5 %	20 000 000	5 000 000

Beregningene i tabellen er basert på en årlig kontraktsverdi på hhv. MNOK 200 og MNOK 400 i ruteområde 1 og 2. Beregningene er ment som eksempler, og er ikke forpliktende for Oppdragsgiver.

Timer er sum timer for planlagt produksjon 2020.

4.1.1.1 4.5.1 Beregning av bonus for takting

Oppdragsgiver gir bonus for oppnådd nivå av takting som overstiger kravet til nivå som er angitt i **vedlegg 1 pkt. Xx**. For perioder med særlig omfattende endringer som følge av forhold utenfor Oppdragsgivers kontroll kan det innrømmes lavere krav. Slike midlertidige innrømmelser er regulert i **vedlegg 1 pkt. Xx**.

Oppdragsgiver beregner bonus ved å ta utgangspunkt i den relative forbedringen i tjenestekvaliteten (oppnådd resultat (r) ut over minstekravet per linje (b), med følgende ligninger:

$$(1) x = (r-b) \div b$$

$$(2) u = x^z(k \cdot o) \text{ | for å finne bonus per måned / kvartal divideres dette på hhv. 12 og 4}$$

I et eksempel der kontraktsverdien, k, tilsvarer MNOK 200, linjens bonusandel, o, er 2,1 % (0,021), og minstekravet, b, er 50 % (0,5) får vi følgende regnestykke når resultatet, r, er 60 % (0,6), z = 0,5:

$$(1) x = (0,6-0,5) \div 0,5$$
$$x = 0,1 \div 0,5$$
$$x = 0,2$$

x satt inn i (2) gir

$$(2) u = 0,2^{0,5}(200\ 000\ 000 \cdot 0,021)$$
$$u = 0,45(4\ 200\ 000)$$
$$u = 1\ 890\ 000$$

I et eksempel der r er 75 % gir det følgende:

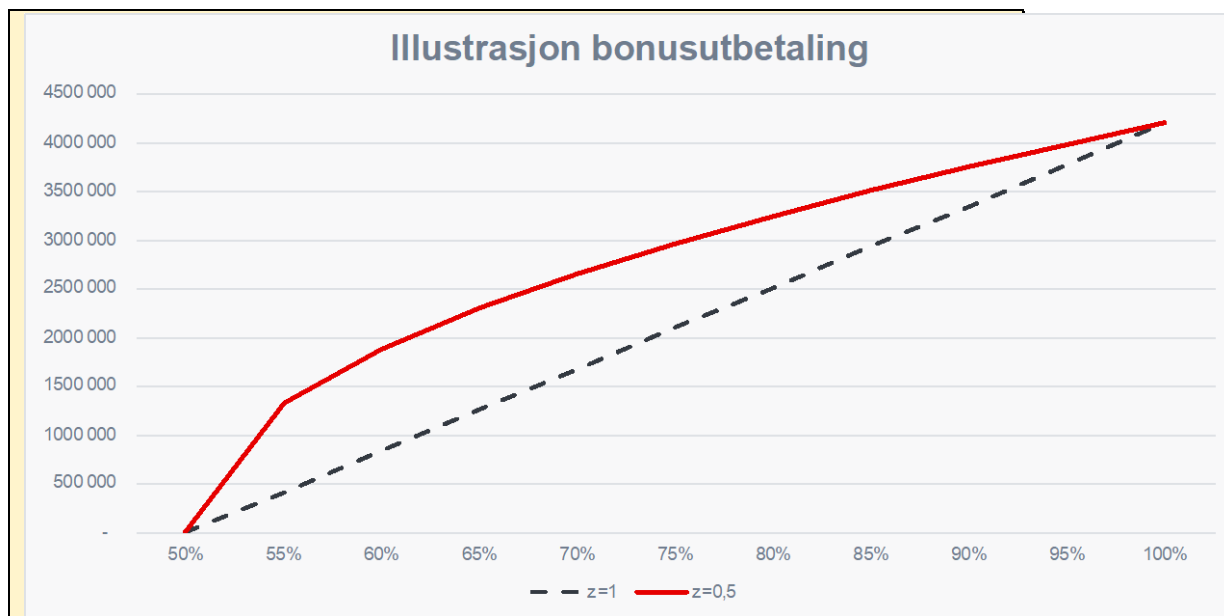
$$(1) x = (0,75-0,5) \div 0,5$$
$$x = 0,25 \div 0,5$$
$$x = 0,5$$

x satt inn i (2) gir



$$(2) \quad u = 0,5^{0,5}(200\,000\,000 \cdot 0,021)$$
$$u = 0,71(200\,000\,000 \cdot 0,021)$$
$$u = 2\,982\,000 \text{ (for ett år)}$$

Bonusutbetalingen skjer etter følgende prinsipp:



Tabellen nedenfor viser eksempelberegningene for kurven.

Resultat	Z=1 (linær kurve)	Z=0,5
50%	-	-
55%	420 000	1 328 157
60%	840 000	1 878 297
65%	1 260 000	2 300 435
70%	1 680 000	2 656 313
75%	2 100 000	2 969 848
80%	2 520 000	3 253 306
85%	2 940 000	3 513 972
90%	3 360 000	3 756 594
95%	3 780 000	3 984 470
100%	4 200 000	4 200 000

4.1.2 Incentivgruppe 4.2

Den delen av incentivgruppe 4.1 som ikke brukes til takting.

IG 4.2 kommer også til anvendelse dersom krav om takting utsettes.



Click or tap here to enter text.