

K O N T R A K T

mellem

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
DK-1220 København K
(i det følgende benævnt Trafikministeriet)

og

ARRIVA Danmark A/S
Herstedvang 7C
2620 Albertslund
CVR.nr.: 18 42 91 01
(i det følgende benævnt operatøren eller tilbudsgiver)

om

udførelse af offentlig servicetrafik med tog

INDHOLDSFORTEGNELSE

Forside.

Indholdsfortegnelse.

Bilagsfortegnelse.

A. Indledende bestemmelser

1. Definitioner.
2. Fortolkningsprincipper m.v.

B. Ydelser

3. Operatørens ydelser.
4. Ydelser, der stilles til operatørens rådighed.
5. Materiel.
6. Personale.
7. Genforhandling.
- 7.A Ophør.

C. Tid

8. Forberedelsesperioden.
9. Driftsstart.
10. Varighed og udløb.

D. Økonomi

11. Trafikindtægterne.
12. Vederlæggelse fra Trafikministeriet.
13. Betalingsbetingelser.
14. Operatørens sikkerhedsstillelse.
15. Servicemål - regularitet og pålidelighed.

16. Servicemål - kundetilfredshed.

E. Misligholdelsesbeføjelser

17. Mangler ved operatørens ydelser.

18. Trafikministeriets misligholdelsesbeføjelser.

19. Operatørens hæftelse for underleverandører.

20. Trafikministeriets misligholdelse af betalingsforpligtelser.

21. Anden misligholdelse fra Trafikministeriets side.

22. Force majeure for Trafikministeriet.

23. Fordringshavermora.

F. Afsluttende juridiske bestemmelser

24. Myndighedskrav m.v.

25. Inspektion.

26. Tavshedspligt.

27. Overdragelse.

28. Tvistigheder.

29. Ændringer af kontrakten.

30. Forbehold.

31. Kontrakteksemplarer.

32. Underskrifter og datering.

BILAGSFORTEGNELSE

Bilag 1 Ydelsesspecifikation

- Bilag 1 Appendiks 1: Minimums togbetjening af stationer
Bilag 1 Appendiks 2: Statistikoplysninger
Bilag 1 Appendiks 3: Option Tønder - Niebüll, Ydelsesspecifikation

Bilag 2 Priser

Bilag 3 Servicemål

Bilag 4 Personale

- Bilag 4 Appendiks 1: Listen over de medarbejdere, der ved udbudsmaterialets udfærdigelse var omfattet af Virksomhedsoverdragelsesloven.
Bilag 4 Appendiks 2: Listen over de Tjenestemænd, der ved udbudsmaterialet udarbejdelse, var omfattet af tilbudet om hhv. overdragelse, udlån eller orlov.
Bilag 4 Appendiks 3: Principper for etablering af udlånsaftale
Bilag 4 Appendiks 4: Principper for etablering af orlovsaftale med DSB
Bilag 4 Appendiks 5: Principper for aftale om overgang til ansættelse hos nye operatør
Bilag 4 Appendiks 6: Procedurer for udvælgelse

Bilag 5 Materiel

- Bilag 5 Appendiks 1: Aftale om leje af MR/MRD-togsæt m.m. *(ikke medtaget)*
Bilag 5 Appendiks 2: Priser for leje mm.

Bilag 6 Klargøringsanlæg og værksteder

- Bilag 6 Appendiks 1: Oversigt over klargøringsanlæg og installationer *(oversigtskort ikke medtaget)*
Bilag 6 Appendiks 2: Oversigt over opstillingsspor på stationer *(oversigtskort ikke medtaget)*
Bilag 6 Appendiks 3: Erhvervslejekontrakt for eftersynshal i Struer
Erhvervslejekontrakt for vaskehal i Struer
(bilag med den fysiske beskrivelse af vaskehallen i Struer er ikke medtaget)
Bilag 6 Appendiks 4: Priser vedrørende klargøringsanlæg samt eftersynshal i Struer

Bilag 7 Stationer

- Bilag 7 Appendiks 1: Erhvervslejekontrakt om stationer mellem DSB Ejendomme og operatør *(særlige bestemmelser herunder leje for stationsfaciliteter samt oversigtskort er ikke medtaget)*
Bilag 7 Appendiks 2: Service på stationer

Bilag 8 Distribution og salg

- Bilag 8 Appendiks 1: Handicap transport ordning
- Bilag 8 Appendiks 2: Beregning af takststigningslofter
- Bilag 8 Appendiks 3: Oversigt over afregningspartnere for billetter solgt til amtskompetence
- Bilag 8 Appendiks 4: Stationer der indgår i TOG+ aftaler
- Bilag 8 Appendiks 5: Delepunkter ved indtægtsdeling for kombinerede billetter
- Bilag 8 Appendiks 6: Aftaler mellem DSB og amter, kommuner og færageselskaber om billetsamarbejde
- Bilag 8 Appendiks 7: Bus og Tog Samarbejdets standardaftale
- Bilag 8 Appendiks 8: Kompensationsmodel for operatøren ved amters takstændringer
- Bilag 8 Appendiks 9: Kompensationsmodellen for takstændringer under operatørkompetence
- Bilag 8 Appendiks 10: Kompensationsmodellen for takstændringer under den kombinerede kompetence.
- Bilag 8 Appendiks 11: Beregning af prisen for at være bruger af Rejseplanen A/S
- Bilag 8 Appendiks 12: Operatørens muligheder for at få foretaget ændringer i ROSA systemet
- Bilag 8 Appendiks 13: Drift og vedligeholdelse af Almex M maskiner og Rebaut automater
- Bilag 8 Appendiks 14: Beregning af fordelingen af værnepligtige ved Forsvaret og Beredskabsstyrelsen
- Bilag 8 Appendiks 15: Beregning af andel af Socialministeriets bloktilskud
- Bilag 8 Appendiks 16: Lejepriser for udstyr
- Bilag 8 Appendiks 17: Oversigt over operatørens strækninger
- Bilag 8 Appendiks 18: Hovedprincipper vedrørende takstkompetencer

Bilag 9 Tidsplan *(tidsplaner ikke medtaget)*

Bilag 10 Forhold til Banestyrelsen

- Bilag 10 Appendiks 1: Operatørkontrakt
- Bilag 10 Appendiks 2: Lejeaftale for ATC anlæg

Bilag 11 Operatørens løsningsforslag

- Bilag 11 Appendiks 1: Køreplan *(køreplaner ikke medtaget)*
- Bilag 11 Appendiks 2: Materielbeskrivelse

Bilag 12 Definitioner *(ikke medtaget)*

Bilag 13 Udkast til anfordringsgaranti

Bilag 14 Fortolkningsbidrag fra udbudsprocessen

A. INDLEDENDE BESTEMMELSER

1. Definitioner

En række af de i nærværende kontrakt anvendte begreber er defineret i bilag 12 (definitioner).

2. Fortolkningsprincipper m.v.

Ved udarbejdelsen af nærværende kontrakt bestående af hovedkontrakt og bilag er der udfoldet store bestræbelser på at undgå modstrid mellem de enkelte bestemmelser, og kontrakten skal forstås og fortolkes ud fra en formodning om, at der ikke er modstrid.

Såfremt der alligevel konstateres modstrid, gælder følgende fortolkningsprincipper forud for dansk rets almindelige fortolkningsprincipper:

- A. Hovedkontrakten og de i bilag 14 indeholdte fortolkningsbidrag gælder forud for de øvrige bilag.
- B. Bilag 1 (ydelsesspecifikation) og de i bilag 14 indeholdte fortolkningsbidrag gælder forud for de øvrige bilag.
- C. Operatøren kan ikke påberåbe sig, at det, der fremgår af bilag 11 (operatørens løsningsforslag) og de i bilag 14 indeholdte fortolkningsbidrag, medfører, at krav eller beskrivelser i de øvrige dele af kontrakten ikke kan opfyldes. Det, der fremgår af de øvrige dele af kontrakten, kan kun medføre, at beskrivelser i bilag 11 (operatørens løsningsforslag) og de i bilag 14 indeholdte fortolkningsbidrag ikke opfyldes, såfremt dette udtrykkeligt er angivet i de øvrige dele af kontrakten.

Det forhold, at nærværende kontrakt indeholder aftaler eller udkast til aftaler mellem operatøren og tredjemænd, herunder DSB og Banestyrelsen, medfører ikke, at Trafikministeriet på nogen måde er part i de pågældende aftaleforhold, og Trafikministeriet hæfter navnlig ikke for disse tredjemænds aftaleforpligtelser.

B. YDELSER

3. Operatørens ydelser

Operatørens ydelser skal opfylde de krav og beskrivelser, der fremgår af nærværende kontrakt, navnlig bilag 1 (ydelsesspecifikation), bilag 3 (servicemål), bilag 8 (distribution og salg) og bilag 11 (operatørens løsningsforslag).

4. Ydelser, der stilles til operatørens rådighed

Der stilles en række ydelser til operatørens rådighed til brug for operatørens opfyldelse af nærværende kontrakt. Disse ydelser er udtømmende beskrevet i nærværende kontrakt, herunder i bilagene.

Det fremgår af beskrivelserne, om ydelserne stilles til operatørens rådighed uden eller mod vederlag, og i givet fald med nærmere oplysning om vederlagets størrelse, betaling m.v.

5. Materiel

Operatøren har valgt at leje materiel af DSB i perioden indtil 31. december 2004 og herefter selv sørge for fabriksnyt materiel. Begge materielforhold er nærmere beskrevet i bilag 5 (materiel).

6. Personale

Om overdragelse af overenskomstansat personale, udlån af tjenestemænd, uddannelse m.v. henvises der til bilag 4 (personale).

7. Genforhandling

Det må forventes, at der indtil ophøret af nærværende kontrakt vil blive behov for at ændre i ydelserne, herunder ved udvidelser, indskrænkninger og bortfald samt ved, at egentlige nye ydelser tilføjes. Det må endvidere forventes, at det er en forudsætning for den optimale gennemførelse af nærværende kontrakt, at der i et vist omfang løbende mellem parterne vedtages ændringer.

I forbindelse med beskrivelsen af de enkelte ydelser er der søgt taget højde herfor ved at beskrive tænkelige behov for ændringer, hvem der kan forlange ændringerne og i givet fald konsekvenserne af ændringerne. Eksempelvis er der i bilag 1 (ydelsesspecifikation) en nærmere beskrivelse af Trafikministeriets adgang til at ændre trafikomfanget med +/- 10%.

Det kan imidlertid bestemt ikke udelukkes, at der vil kunne opstå yderligere behov for ændringer end de således beskrevne.

Det er derfor aftalt, at såfremt en part mener, at der er behov for ændringer, da vil den anden part til enhver tid med en positiv, samarbejdende og ansvarlig holdning være villig til hurtigst muligt at deltage i en genforhandling med henblik på at få afprøvet, om det er muligt at finde en ændringsløsning, der er acceptabel for begge parter. Genforhandlingen skal ske under overholdelse af de udbudsretlige regler samt de EU-retlige principper for medlemsstaternes betaling for offentlig servicetrafik og om muligt på grundlag af de i forvejen med nærværende kontrakt fastlagte opgavefordelinger, prissætninger og andre principper, og således at konsekvenserne af ændringerne står i forholdsmæssigt forhold til indholdet af ændringerne.

Såfremt det trods ihærdige forsøg fra begge parter side ikke viser sig muligt at opnå enighed om en ændring, da fortsætter nærværende kontrakt på uændrede vilkår.

7.A Ophør

I forbindelse med nærværende kontrakts ophør, uanset årsagen (f.eks. udløb, ophævelse eller annullation) hertil, har operatøren de i nærværende kontrakt, herunder i bilag 1 (ydelsesspecifikation), bilag 4 (personale) og bilag 8 (distribution og salg), angivne forpligtelser.

C. Tid

8. Forberedelsesperioden

Perioden fra ikrafttrædelsestidspunktet og frem til driftsstart skal benyttes af operatøren til at forberede sig, herunder indhente alle fornødne oplysninger bl.a. hos Trafikministeriet. De aktiviteter m.v., som operatøren som minimum skal foretage i denne forberedelsesperiode, samt tidspunkterne herfor, fremgår af bilag 9 (tidsplan) med henvisninger. Uanset indholdet af bilag 9 (tidsplan) med henvisninger påhviler det operatøren at forberede sig fuldt ud ved at foretage alle nødvendige aktiviteter m.v., således at operatøren i enhver henseende er klar ved driftsstart. Operatøren skal månedsvist til Trafikministeriet indrapportere fremdriften af forberedelserne, herunder opfyldelsen af de milepæle, aktiviteter og terminer, der fremgår af bilag 9 (tidsplan).

9. Driftsstart

Det er aftalt, at operatøren udfører offentlig servicetrafik med tog i overensstemmelse med kravene og beskrivelserne i nærværende kontrakt fra den 5. januar 2003 ved driftsdøgnet begyndelse (driftsstart).

10. Varighed og udløb

Nærværende kontrakt udløber uden opsigelse.

Kontrakten udløber den 14. december 2007 ved driftsdøgnet ophør, uanset den faktiske driftsstart.

Dog gælder, at Trafikministeriet har option på med et skriftligt varsel på mindst 24 måneder at udskyde nærværende kontrakts udløb med 3 år. Ved Trafikministeriets udnyttelse af denne option gælder nærværende kontrakts bestemmelser i øvrigt uændret.

Endvidere gælder, at såfremt operatøren selv har sørget for indsættelse af nyt materiel i overensstemmelse med kravene i bilag 5 (materiel), da udløber nærværende kontrakt i stedet 3 år efter det i 2. afsnit specificerede udløbstidspunkt. Nærværende kontrakts bestemmelser gælder i øvrigt uændret, dog kan Trafikministeriet ikke udnytte optionen i 3. afsnit.

De i 2., 3. og 4. afsnit beskrevne udløbstidspunkter er fastsat, således at de er sammenfaldende med de forventede køreplansskifter. Såfremt et køreplansskifte finder sted på et andet tidspunkt end forventet, er Trafikministeriet berettiget til at ændre udløbstidspunktet, således at det bliver sammenfaldende med køreplansskiftet. Trafikministeriet skal give skriftlig meddelelse herom med mindst 12 måneders varsel, og udløbstidspunktet kan højst ændres 45 dage. Ved således ændret udløbstidspunkt reguleres vederlaget og den pligtige togkm.produktion for den berørte sidste periode forholdsmæssigt.

Bilag 9 (tidsplan) indeholder den detaljerede tidsplan.

D. Økonomi

11. Trafikindtægterne

Operatøren modtager billetindtægterne som fastlagt i bilag 8 (distribution og salg). I bilaget er endvidere beskrevet de rammer, inden for hvilke operatøren er berettiget til at prisfastsætte billetterne.

Operatøren må oppebære andre med trafikken og stationerne forbundne indtægter, f.eks. reklameindtægter. En forudsætning herfor er dog, at Trafikministeriet forud skriftligt har samtykket i den indtægtsgivende aktivitet. Trafikministeriet vil ikke uden rimelig grund nægte samtykke. Som nærmere beskrevet i bilag 7 (stationer) har Trafikministeriet på forhånd givet samtykke til, at operatøren kan sælge kioskvarer, fast food eller bortforpagte aktiviteten på stationen samt disponere over visse reklamepladser.

12. Vederlæggelse fra Trafikministeriet

Operatøren modtager for forberedelsesperioden det i bilag 2 angivne vederlag fra Trafikministeriet.

Operatøren modtager endvidere fra den faktiske driftsstart og indtil kontraktens ophør vederlag fra Trafikministeriet. Vederlagene er beskrevet i bilag 2 ved angivelse af en række perioder under drift samt vederlag og vederlagsmekanismer herfor. Trafikministeriet betaler forholdsmæssigt for eventuelle ikke fulde perioder.

Til brug for den i næstsidste og sidste afsnit beskrevne regulering på grundlag af nettoprisindekset skal vederlagene for perioderne fordeles forholdsmæssigt på de år, som perioderne vedrører.

Til brug for punkt 15 og 16 om betydningen af servicemål skal vederlagene for perioderne fordeles forholdsmæssigt på de kalendermåneder, kvartaler og halvår, som perioderne vedrører.

De angivne vederlag er i danske kroner (og eventuelt i EURO) og indeholder alle ved kontraktens indgåelse gældende afgifter bortset fra moms.

Vederlagene er faste og skal således ikke være genstand for nogen regulering, medmindre andet udtrykkeligt er angivet i nærværende kontrakt.

Ved ændring af gældende danske afgifter skal vederlagene reguleres med den økonomiske nettokonsekvens heraf, således at operatøren stilles uændret.

Vederlagene vil med udgangspunkt i de angivne 2001-priser blive reguleret hvert år med den skønnede udvikling i nettoprisindekset, jf. nedenfor, beregnet som det årlige gennemsnit i nettoprisindekset i forhold til det årlige gennemsnit i nettoprisindekset et år før.

Reguleringen fra år n til år $n+1$ består af to elementer:

1. Finansministeriets skøn i forbindelse med Forslaget til Finanslov for år n+1 over udviklingen i nettoprisindekset fra gennemsnit år n til gennemsnit år n +1.
2. En niveauekorrektion for Finansministeriets nye skøn i forbindelse med Forslaget til Finanslov for år n +1 over udviklingen i nettoprisindekset fra gennemsnit år n-1 til gennemsnit år n.

Der foretages ikke nogen efterfølgende regulering for en eventuel konstateret forskel mellem den faktiske og den skønnede udvikling i nettoprisindekset.

13. Betalingsbetingelser

Det i bilag 2 angivne vederlag for forberedelsesperioden vil blive udbetalt af Trafikministeriet i 12 lige store rater senest 6 dage efter de 12 første månedsskifter efter den faktiske driftsstart.

Vederlaget for hver periode under drift vil blive udbetalt af Trafikministeriet i lige store rater senest 6 dage efter hvert månedsskifte i perioden.

Når et servicemål er opgjort, reguleres betydningen heraf, jf. punkt 15 og 16, i førstkommende rateudbetaling(er).

Såfremt operatøren ikke har leveret den pligtige togkm.produktion i en periode, da reguleres vederlaget for perioden med forholdet mellem den manglende togkm.produktion og den pligtige togkm.produktion. Reguleringen sker i førstkommende rateudbetaling(er).

14. Operatørens sikkerhedsstillelse

Samtidig med indgåelsen af nærværende kontrakt skal der ved separat dokument fra et anerkendt pengeinstitut stilles anfordringsgaranti på 10 procent af det samlede vederlag i kontraktperioden til sikkerhed for operatørens opfyldelse af kontrakten. Anfordringsgarantien skal udformes i overensstemmelse med bilag 13 (udkast til anfordringsgaranti).

Trafikministeriet er forpligtet til at frigive anfordringsgarantien senest 1 måned efter nærværende kontrakts ophør, forudsat at operatøren har opfyldt samtlige sine forpligtelser i forbindelse med ophør, jf. punkt 7.A.

15. Servicemål - regularitet og pålidelighed

Hvert kvartal opgøres der en regularitet og pålidelighed for togtrafikken. Regulariteten og pålideligheden opgøres, herunder måles og beregnes, som angivet i bilag 3 (servicemål), og der beregnes en sammenvejet regularitets- og pålidelighedsfaktor.

Såfremt regularitets- og pålidelighedsfaktoren er i intervallet 95% til 97% (begge inklusive), da har det ingen betydning for operatørens vederlag.

Såfremt regularitets- og pålidelighedsfaktoren er mindre end 95%, da reduceres operatørens vederlag for de tre kalendermåneder i kvartalet med 2,5%.

Såfremt regularitets- og pålidelighedsfaktoren er større end 97%, da forhøjes operatørens vederlag for de tre kalendermåneder i kvartalet med 2,5%.

16. Servicemål - kundetilfredshed

Der skal halvårligt opgøres en kundetilfredshed for togtrafikken. Kundetilfredsheden opgøres, herunder måles og beregnes, som angivet i bilag 3 (servicemål).

Såfremt kundetilfredsheden er mindre end 2,0, da reduceres operatørens vederlag for de seks kalendermåneder i halvåret med 2,5%.

Såfremt kundetilfredsheden er 2,0 eller mere, men dog mindre end 2,5, da reduceres operatørens vederlag for de seks kalendermåneder i halvåret med 1,5%.

Såfremt kundetilfredsheden er 2,5 eller mere, men dog mindre end 3,5, da har det ingen betydning for operatørens vederlag.

Såfremt kundetilfredsheden er i intervallet 3,5 til 4,0 (begge inklusive), da forhøjes operatørens vederlag for de seks kalendermåneder i halvåret med 1,5%.

Såfremt kundetilfredsheden er større end 4,0, da forhøjes operatørens vederlag for de seks kalendermåneder i halvåret med 2,5%.

E. MISLIGHOLDELSESBEFØJELSER

17. Mangler ved operatørens ydelser

En mangel ved operatørens ydelser foreligger, såfremt de ikke opfylder samtlige krav og beskrivelser i nærværende kontrakt, eller såfremt de i øvrigt ikke er, som Trafikministeriet med føje kunne forvente.

Det påhviler operatøren at give skriftlig meddelelse til Trafikministeriet, straks operatøren må indse, at der vil forekomme eller er konstateret ikke uvæsentlige mangler.

18. Trafikministeriets misligholdelsesbeføjelser

Det påhviler operatøren uden anmodning fra Trafikministeriet uden ugrundet ophold at afhjælpe samtlige mangler i det omfang, som dette er muligt.

Såfremt operatøren ikke har afhjulpet en konstateret mangel senest 30 dage efter Trafikministeriets skriftlige påkrav herom, er Trafikministeriet berettiget til at lade afhjælpning udføre af tredjemand på operatørens regning.

Operatøren er erstatningspligtig over for Trafikministeriet efter dansk rets almindelige regler, jf. dog nedenfor om force majeure.

Operatøren skal ikke i henhold til nærværende kontrakt anses for ansvarlig over for Trafikministeriet for så vidt angår forhold, der ligger uden for operatørens kontrol, og som operatøren ikke ved kontraktens underskrift burde have taget i betragtning og ej heller burde have undgået eller overvundet. Forhold hos en underleverandør anses kun for force majeure, såfremt der for underleverandøren foreligger en hindring, der omfattes af 1. punktum, og som operatøren ikke burde have undgået eller overvundet.

Force majeure kan højst gøres gældende med det antal dage, som force majeure situationen varer.

Force majeure kan kun påberåbes, såfremt operatøren har givet skriftlig meddelelse herom til Trafikministeriet uden ugrundet ophold efter, at force majeure er indtrådt.

Trafikministeriet er berettiget til at annullere kontrakten med virkning for fremtidige ydelser, såfremt operatøren er i force majeure i mere end 90 dage.

Trafikministeriet kan med virkning for fremtidige ydelser hæve nærværende kontrakt helt eller delvist efter Trafikministeriets valg, såfremt der konstateres væsentlige mangler ved operatørens ydelser, og såfremt manglerne ikke inden for rimelig tid er afhjulpel.

Trafikministeriet vil altid kunne hæve kontrakten helt eller delvist efter Trafikministeriets valg, såfremt

- operatøren i en periode på 3 måneder trods Trafikministeriets skriftlige påkrav herom 3 gange ikke inden for 30 dage regnet fra påkravet har afhjulpel konstaterede mangler,
- regularitets- og pålidelighedsfaktoren i 4 på hinanden følgende kvartaler har været mindre end 90%,
- regularitets- og pålidelighedsfaktoren i et kvartal har været mindre end 75%,
- kundetilfredsheden i 2 på hinanden følgende halvår har været mindre end 1,5,
- togkm.produktionen i en måned har ligget mere end 30% under det aftalte, medmindre dette skyldes forhold for hvilke operatøren ikke er ansvarlig,
- togkm.produktionen i 3 måneder inden for et år har ligget mere end 10% under det aftalte, medmindre dette skyldes forhold for hvilke operatøren ikke er ansvarlig,
- operatøren ikke har opnået ret til at drive jernbanevirksomhed senest 1. juli 2002, eller
- operatøren mister retten til at drive jernbanevirksomhed.

Trafikministeriet bestemmer i ophævelsesskrivelsen, fra hvornår ophævelsen skal have virkning. Ophævelsen skal dog senest have virkning 6 måneder efter ophævelsesskrivelsens afsendelse.

Bestemmelserne i punkt 15 og 16 finder anvendelse, uafhængigt af om Trafikministeriet i øvrigt gør misligholdelsesbeføjelser gældende overfor operatøren.

19. Operatørens hæftelse for underleverandører

Operatøren hæfter for sine underleverandørers ydelser efter nærværende kontrakt på ganske samme måde som for sine egne ydelser.

20. Trafikministeriets misligholdelse af betalingsforpligtelser

Såfremt Trafikministeriet misligholder sine betalingsforpligtelser i henhold til nærværende kontrakt, er operatøren berettiget til rente i overensstemmelse med rentelovens regler.

Operatøren er endvidere berettiget til at ophæve nærværende kontrakt med virkning for fremtidige ydelser, såfremt operatøren overfor Trafikministeriet skriftligt har afgivet påkrav om, dels at Trafikministeriet på nærmere specificeret måde har misligholdt sine betalingsforpligtelser, dels at manglende betaling inden 30 dage vil medføre, at kontrakten ophæves, og såfremt Trafikministeriet ikke har opfyldt sine betalingsforpligtelser inden fristens udløb.

21. Anden misligholdelse fra Trafikministeriets side

Såfremt der foreligger anden misligholdelse fra Trafikministeriets side, skal leverandøren straks reklamere heroverfor.

I øvrigt gælder dansk rets almindelige regler om misligholdelsesbeføjelser, jf. dog nedenfor om force majeure.

22. Force majeure for Trafikministeriet

Trafikministeriet skal ikke i henhold til nærværende kontrakt anses for ansvarlig overfor operatøren for så vidt angår forhold, der ligger uden for Trafikministeriets kontrol, og som Trafikministeriet ikke ved kontraktens underskrift burde have taget i betragtning og ej heller burde have undgået eller overvundet. Forhold hos en underleverandør anses kun for force majeure, såfremt der for underleverandøren foreligger en hindring, der omfattes af 1. punktum, og som Trafikministeriet ikke burde have undgået eller overvundet.

Force majeure kan højst gøres gældende med det antal dage, som force majeure situationen varer.

Force majeure kan kun påberåbes, såfremt Trafikministeriet har givet skriftlig meddelelse herom til operatøren uden ugrundet ophold efter, at force majeure er indtrådt.

Operatøren er berettiget til at annullere kontrakten med virkning for fremtidige ydelser, såfremt Trafikministeriet er i force majeure i mere end 90 dage.

23. Fordringshavermora

Om Trafikministeriets fordringshavermora gælder dansk rets almindelige regler.

F. AFSLUTTENDE JURIDISKE BESTEMMELSER

24. Myndighedskrav m.v.

Operatøren indestår for, at operatøren og alle operatørens ydelser opfylder samtlige relevante myndighedsforskrifter, herunder de af Trafikministeriet fastsatte, og for, at alle nødvendige

godkendelser, tilladelser, certifikater m.v. fra myndigheder, herunder Trafikministeriet, tilvejebringes, samt for, at alle nødvendige aftaler m.v. med myndigheder, herunder Trafikministeriet, samt DSB og andre transportvirksomheder, indgås.

25. Inspektion

Trafikministeriet, herunder Trafikministeriets repræsentanter, skal til enhver tid, herunder også i forberedelsesperioden, uden varsel have adgang til materiel, bygninger og andre fysiske lokaliteter med henblik på at konstatere, hvorvidt de aftalte ydelser leveres. Ved sådan inspektion vil Trafikministeriet optræde hensynsfuldt og overholde oplyste sikkerheds- og ordensregler, og operatøren vil yde Trafikministeriet fornøden assistance, herunder oplysninger.

26. Tavshedspligt

Operatøren, dennes personale, underleverandører og disses personale skal iagttage ubetinget tavshed med hensyn til oplysninger vedrørende Trafikministeriets eller andres forhold, som de får kendskab til i forbindelse med opfyldelse af nærværende kontrakt.

For Trafikministeriets personale gælder reglerne for ansatte i den offentlige forvaltning. Konsulenter og andre, der bistår Trafikministeriet, pålægges tilsvarende forpligtelse med hensyn til oplysninger om operatørens forhold, som gælder for operatøren med hensyn til Trafikministeriets forhold.

Operatøren må uden Trafikministeriets samtykke bruge Trafikministeriet som reference.

Trafikministeriet har ret til at offentliggøre nærværende kontrakt helt eller delvist. Offentliggørelse vil kun finde sted efter forudgående drøftelse med operatøren.

27. Overdragelse

Trafikministeriet har ret til at overdrage sine rettigheder og forpligtelser efter nærværende kontrakt til en anden offentlig institution eller en institution, der ejes af det offentlige eller i det væsentlige drives for offentlige midler. Staten indestår for, at vedkommende institution, til hvem overdragelse finder sted, opfylder sine forpligtelser i henhold til kontrakten.

Operatøren kan ikke uden Trafikministeriets skriftlige samtykke overdrage sine rettigheder og forpligtelser ifølge nærværende kontrakt til tredjemand.

Operatøren kan ej heller uden Trafikministeriets skriftlige samtykke overlade kontraktens opfyldelse vedrørende selve togdriften til underleverandører i videre udstrækning end angivet i tilbuddet.

28. Tvistigheder

Nærværende kontrakt er undergivet dansk ret.

Såfremt der opstår en uoverensstemmelse mellem parterne i forbindelse med nærværende kontrakt, skal parterne med en positiv, samarbejdende og ansvarlig holdning søge at indlede

forhandlinger med henblik på at løse tvisten. Om nødvendigt skal forhandlingerne søges løftet op på højt plan i parternes organisationer. Såfremt der ej heller herved opnås nogen løsning, skal parterne søge at opnå enighed om i fællesskab at udpege en uafhængig og sagkyndig mægler, der kan mægle og komme med ikke-bindende forslag til tvistens løsning.

Hver af parterne er berettiget til at kræve uoverensstemmelsen afgjort endeligt ved voldgift.

Voldgiftsretten sammensættes af 3 medlemmer, der udpeges af præsidenten for Højesteret. Formanden skal opfylde betingelserne for at være dommer. Parterne kan afgive indstilling om de to andre, der udpeges med passende hensyntagen til den særlige sagkundskab, der må anses for ønskelig ved bedømmelsen af den uoverensstemmelse, som er indbragt for voldgiftsretten.

Såfremt der ikke er flertal for et resultat, er formandens stemme afgørende.

Voldgiftsretten fastsætter selv sin procedure. Voldgiftsrettens kendelse, som skal være motiveret, skal afsiges snarest muligt og om muligt inden et halvt år efter voldgiftsrettens nedsættelse.

29. Ændringer af kontrakten

Nærværende kontrakt kan kun ændres ved skriftlig aftale underskrevet af parternes dertil bemyndigede repræsentanter.

Alle ændringer af kontrakten skal udformes som fortløbende nummererede tillæg til kontrakten.

30. Forbehold

Nærværende kontrakt er kun bindende for Trafikministeriet, såfremt Folketingets Finansudvalg godkender indgåelsen. Såfremt godkendelse fra Folketingets Finansudvalg ikke foreligger senest 30 dage efter kontraktens indgåelse, er operatøren ej heller bundet af kontrakten.

31. Kontrakteksemplarer

Nærværende kontrakt oprettes i to eksemplarer, der opbevares hos henholdsvis Trafikministeriet og operatøren.

32. Underskrifter og datering

København, den 30. januar 2002 København, den 30. januar 2002

For Trafikministeriet:

Flemming Hansen
Trafikminister
Danmark A/S

Thomas Egebo
Departementschef

For ARRIVA Danmark A/S:

Ebbe H. Kristiansen
Næstformand i bestyrelsen for ARRIVA

Johnny Hansen
Adm. direktør for ARRIVA Danmark A/S

Bilag 1 Ydelsesspecifikation

Indholdsfortegnelse

1.	Indledning	1
2.	Krav til trafikydelse	1
2.1	Passagertrafik på strækninger og togbetjening af stationer	1
2.2	Disponering af den samlede produktion	2
2.3	Ændringer i trafikomfang	3
2.4	Option på reduktion af trafikomfang fra køreplansskiftet 2005/2006.	3
2.5	Option på betjening af strækningen Tønder - Niebüll	3
2.6	Sammenhæng med anden trafik	3
2.7	Driftsforstyrrelser	3
3.	Krav til kvalitet	4
3.1	Siddepladskapacitet i togene	4
3.2	Regularitet og pålidelighed	4
3.3	Kundetilfredshed	4
3.4	Tilgængelighed	4
3.5	Tryghed	4
4.	Generelle krav	5
4.1	Sikkerhed	5
4.2	Kontrakt med Banestyrelsen	5
4.3	Køreplanlægning og handlingsplan	5
4.4	Relationer til pendlergrupper	6
4.5	Personaleforhold	6
4.6	Materiel	7
4.7	Krav til kvalitet og indretning af medbragt materiel	7
4.7.1	Alder	7
4.7.2	Passagerkomfort	7
4.7.3	Ind- og udstigningsforhold	8
4.7.4	Miljøforhold	8
4.7.5	Krav til nyindkøbt materiel	8
4.8	Klargøringsanlæg og værksteder	8
4.9	Salg af billetter, takster, fribefordring, befordringsbestemmelser, information og rejseordninger for andre ministerier	9
4.10	Stationer	11
4.10.1	Stationer, der alene togbetjenes af operatøren	11
4.10.2	Fællesstationer	12
4.11	Ledelse og organisation	12
4.12	Krav til forberedelsesperioden	12
4.13	Rapportering	12
4.14	Fri trafik	13
4.15	Ophør	14

- Appendiks 1: Minimums togbetjening af stationer**
- Appendiks 2: Statistikoplysninger**
- Appendiks 3: Option Tønder - Niebüll, Ydelsesspecifikation**

Liste over anvendte begreber og fagudtryk

Ord, udtryk, begreb	Betydning
Ydelsesspecifikation	Beskrivelse af krav til operatørens ydelse samt retningslinier, forudsætninger og vilkår herfor på et overordnet niveau, der detaljeres i de øvrige Bilag.
Tomkørsel	Kørsel med materiel, der ikke er køreplanlagt
Køreplanlagte tog	Tog, der er optaget i den offentliggjorte køreplan og som medtager passagerer
Fjerntrafik	DSBs landsdækkende togsystem, der består af InterCity som grundstammen, og InterCityLyn samt aflastningstog.
IC tog	DSB fjerntrafik tog - InterCity
Pendlerklubber	Frivillig sammenslutning af faste rejsende (pendlere) i et geografisk område, der vælger sig en talsmand
Forhandlet kontrakt	Den del af trafikken udført som offentlig service, der ikke bringes i udbud, men hvorom kontrakt indgås efter forhandling med DSB fra den 1. januar 1999.
Standsningsmønster	Plan, der angiver, hvilke stationer et tog skal standse ved
MWSt	Mehrwertsteuer - tysk moms
IC/EC tog	InterCity tog (tysk fjerntrafik) og EuroCity tog (europæisk, internationalt tog)
RE tog	Tysk regional tog
Strækningsindøvelse	En del af uddannelsen af lokomotivførere, der skal sikre, at de har kendskab til strækningens forløb, signaler, kurve- og oversigtsforhold mv

1. Indledning

I dette Bilag beskrives ydelsesspecifikationen.

Afsnittene "Krav til trafikydelse" beskriver den produktion af togtrafik, som operatøren skal levere, og "Krav til kvalitet" beskriver kvalitative krav til trafikydelsen.

"Generelle krav" beskriver yderligere krav, retningslinier samt forudsætninger og vilkår for operatørens ydelser. De fleste "Generelle krav" er omfattende behandlet i kontraktens bilag.

2. Krav til trafikydelse

2.1 Passagertrafik på strækninger og togbetjening af stationer

Kravene er opdelt i Nordpakken og Sydpakken.

Operatøren har ansvaret for planlægning, drift og vedligeholdelse samt markedsføring af offentlig servicetrafik med tog på strækningerne:

Nordpakken	Sydpakken
Århus-Langå-Struer, Struer-Thisted og Struer-Skjern.	Tønder-Esbjerg, Esbjerg-Skjern, Skjern-Herning og Herning-Århus.
I alt 308 km med 35 stationer.	I alt 274 km med 48 stationer.
Samlet produktion fra driftsstart.	Samlet produktion fra driftsstart.
Operatøren er forpligtet til at udføre en togkm. produktion på mindst	Operatøren er forpligtet til at udføre en togkm. produktion på mindst
<ul style="list-style-type: none">• 2,91 mio. togkm. i perioden fra 5/1 2003 og indtil 14/12 2003• 3,09 mio. togkm. pr. køreplansperiode (365 dage) fra 15/12 2003 og indtil 14/12 2005• 3,64 mio. togkm. pr. køreplansperiode (365 dage) fra 15/12 2005 og i de efterfølgende perioder.	<ul style="list-style-type: none">• 3,31 mio. togkm. i perioden fra 5/1 2003 og indtil 14/12 2003• 3,68 mio. togkm. pr. køreplansperiode (365 dage) fra 15/12 2003 og indtil 14/12 2005• 4,02 mio. togkm. pr. køreplansperiode (365 dage) fra 15/12 2005 og i de efterfølgende perioder.

<p>Forpligtelsen kan kun opfyldes ved køreplanlagte togkm., der kan benyttes af passagerer med standardbilletter og specialbilletter, som operatøren er forpligtet til at acceptere som gyldig rejsehjemmel, jf. Bilag 8.</p> <p>Tomkørsel og fri trafik indgår således ikke i opgørelsen.</p> <p>Såfremt operatøren ikke leverer den pligtige togkm. produktion i de i Bilag 2, tabel 3 anførte perioder, i fuldt omfang, vil der ske en regulering af vederlaget, jf. bestemmelserne herom i Bilag 3.</p> <p>Minimumsbetjening.</p> <p>Af den samlede produktion er operatøren forpligtet til at forsyne alle stationer med en minimums togbetjening, der fremgår af Appendiks 1.</p> <p>Endvidere er operatøren forpligtet til at opretholde 4 daglige forbindelser i begge retninger mellem stationerne på strækningen Holstebro – Skjern på den ene side og Herning på den anden side - for at skabe gode forbindelser med fjerntogene til/fra København, jf. bestemmelserne i Appendiks 1.</p> <p>Andre operatører er forpligtet til at betjene strækninger hørende til Nordpakken. En del af denne betjening kan af operatøren indregnes i opfyldelsen af minimumsbetjeningen, jf. Appendiks 1.</p>	<p>Forpligtelsen kan kun opfyldes ved køreplanlagte togkm., der kan benyttes af passagerer med standardbilletter og specialbilletter, som operatøren er forpligtet til at acceptere som gyldig rejsehjemmel, jf. Bilag 8.</p> <p>Tomkørsel og fri trafik indgår således ikke i opgørelsen.</p> <p>Såfremt operatøren ikke leverer den pligtige togkm. produktion i de i Bilag 2, tabel 4 anførte perioder, i fuldt omfang, vil der ske en regulering af vederlaget, jf. bestemmelserne herom i Bilag 3.</p> <p>Minimumsbetjening.</p> <p>Af den samlede produktion er operatøren forpligtet til at forsyne alle stationer med en minimums togbetjening, der fremgår af Appendiks 1</p> <p>Endvidere er operatøren forpligtet til at opretholde 4 daglige forbindelser i begge retninger mellem stationerne på strækningen Esbjerg-Skjern på den ene side og Ringkøbing og Lem på den anden side, jf. bestemmelserne i Appendiks 1.</p> <p>Andre operatører er forpligtet til at betjene strækninger hørende til Syd-pakken, som af operatøren kan indregnes i opfyldelsen af minimumsbetjeningen, jf. Appendiks 1.</p>
---	---

2.2

Disponering af den samlede produktion

Ved disponering af de pligtige togkm. jf afsnit 2.1 skal operatøren opfylde minimumsbetjeningen og tilgodese betjeningen af flest mulige passagerer.

2.3 Ændringer i trafikomfang

Trafikministeriet kan med 12 måneders varsel kræve en regulering af omfanget af produktionen inden for +/- 10 % af togkm. for hver af de i afsnit 2.1 angivne perioder for hhv. Nord- og Sydpakken mod regulering af vederlaget.

Operatøren skal i sit tilbud prissætte sådanne ændringer, jf. Bilag 2.

2.4 Option på reduktion af trafikomfang fra køreplansskiftet 2005/2006.

Trafikministeriet skal med virkning fra køreplansskiftet 2005/2006 have mulighed for, at reducere den årlige togkm. produktion pr. køreplansperiode (365 dage) for Nordpakken til 3,09 mio. togkm og for Sydpakken til 3,68 mio. togkm.

Trafikministeriet vil inden 1. april 2002 meddele operatøren, om denne option vil blive aktiveret.

2.5 Option på betjening af strækningen Tønder - Niebüll

Fra driftsstart er der mulighed for, at strækningen Tønder - Niebüll skal betjenes efter de i Appendiks 3 beskrevne retningslinier.

Trafikministeriet og LVS (se Appendiks 3) vil samtidig med tildeling af kontakten meddele operatøren, om denne option vil blive aktiveret.

2.6 Sammenhæng med anden trafik

Operatøren skal virke for et sammenhængende kollektivt trafiksystem med koordination mellem tog og bus og med andre operatørers tog. Operatøren skal ligeledes søge at nedbringe ventetiden for omstigende passagerer.

Vedr. køreplanlægningen se afsnit 4.3

2.7 Driftsforstyrrelser

Operatøren skal sikre, at der ved forsinkelser og driftsforstyrrelser gives fyldestgørende information til passagererne.

Planlagte aflysninger og forsinkelser af tog bl.a. som følge af vedligeholdelse af infrastrukturen, skal varsles senest 72 timer før afgang- hvis dette er muligt - gennem opslag eller anden form for annoncering på berørte stationer, via Internettet og gennem minimum et offentligt medium i øvrigt (avis eller radio/TV).

Operatøren skal bestræbe sig på at afbøde virkningerne for passagererne i tilfælde af forsinkelser og aflysninger af tog og skal have planer herfor.

Operatøren skal sikre erstatningstransport for passagererne i tilfælde af større planlagte eller uplanlagte driftsforstyrrelser. Forpligtelsen til erstatningstransport indtræder, hvor passagerer ellers ville blive forsinket mere end en time eller mister dagens sidste forbindelse. Forpligtelsen gælder dog ikke såfremt forstyrrelsen skyldes forhold uden for operatørens kontrol, såsom ekstraordinære vejforhold, naturbegivenheder, påkørsler, offentlige myndigheders påbud, strejke eller andre tilsvarende forhold. Se også Bilag 3 herom.

3. Krav til kvalitet

3.1 Siddepladskapacitet i togene

Operatøren er forpligtet til at tilrettelægge togproduktionen, så alle passagerer kan få siddeplads ved 95 pct. af togafgangene fra samtlige stationer på de strækninger, som operatøren har ansvaret for.

3.2 Regularitet og pålidelighed

Operatøren er forpligtet til at overholde et minimumskrav for et sammenvejet udtryk for regulariteten og pålideligheden af den omhandlede trafik, benævnt regularitets- og pålidelighedsfaktoren. Minimumskravet for denne faktor er fastsat til 95%.

Med udgangspunkt i kvartalsvise opgørelser er regulariteten og pålideligheden genstand for regulering af vederlaget.

Mål, målemetoder samt beregning af vederlagets regulering er beskrevet i Bilag 3.

3.3 Kundetilfredshed

Kundernes tilfredshed med kvaliteten af operatørens ydelse vurderes højt.

Med udgangspunkt i en undersøgelse af kundetilfredsheden, som operatøren er forpligtet til at gennemføre hvert halve år, er kundetilfredsheden genstand for regulering af operatørens vederlag.

Mål, målemetoder samt beregning af vederlagets regulering som følge af kundetilfredsheden er beskrevet i Bilag 3.

Hvis en måling viser en markant forværring af kundetilfredsheden i forhold til tidligere målinger, og hvis der konstateres utilfredshed på enkelte parametre, skal operatøren udarbejde en redegørelse til Trafikministeriet, der beskriver hvilke foranstaltninger, målingen giver anledning til at iværksætte.

I sidste halvår af forberedelsesperioden gennemføres i samarbejde med DSB en foranalyse på de omhandlede strækninger og ud fra en i forberedelsesperioden aftalt metodik, som muliggør sammenligning med operatørens egne analyser i driftsfasen. Denne foranalyse finansieres af Trafikministeriet.

3.4 Tilgængelighed

Den kollektive trafik skal være et tilbud, der sikrer bevægelsesfrihed for alle dele af befolkningen. Derfor er operatøren forpligtet til at prioritere god tilgængelighed højt.

Bestemmelser vedr. handicaptransport og medtageordning for cykler er beskrevet i Bilag 8 og i henseende til materiellets fysiske indretning i Bilag 5.

3.5 Tryghed

Operatøren er forpligtet til at arbejde for at sikre trygheden for rejsende i tog og på de stationer, som, jf. Bilag 7, er henført til operatøren.

4. Generelle krav

4.1 Sikkerhed

Operatøren skal før driftsstart have opnået sikkerhedscertifikat i overensstemmelse med Jernbanetilsynets krav hertil i Bekendtgørelse nr. 90 af 10. februar 1999.

4.2 Kontrakt med Banestyrelsen

Det påhviler operatøren at ansøge Banestyrelsen om og opnå den fornødne kapacitet på infrastrukturen, betale afgifter herfor og indgå den i Bilag 10 foreskrevne operatørkontrakt.

Afgifterne forudsættes reguleret med nettoprisindekset - i tilfælde af reale satsændringer - reguleres vederlaget med den økonomiske nettogevinst heraf, således at operatøren stilles uændret.

Kontrakten regulerer også forholdet mellem Banestyrelsen og operatøren vedrørende den del af stationsfaciliteterne, der ejes af Banestyrelsen, jf. Bilag 7.

Operatøren skal i sit tilbud og i sin planlægning tage højde for planlagte arbejder i infrastrukturen og hastighedsnedsættelser.

Operatørens køreplan skal være robust over for forudsigelige, kortvarige reparationsarbejder.

Operatøren kan gennem Banestyrelsen få foretaget mindre tilpasninger af spor og signalanlæg mod betaling af de medfølgende omkostninger.

4.3 Køreplanlægning og handlingsplan

Operatøren skal én gang årligt udarbejde en handlingsplan som grundlag for den kommende køreplan.

Planen skal beskrive, hvorledes operatøren vil søge at få flere passagerer, imødekomme kundeønsker, minimere omstigningstider samt foretage de hensigtsmæssige justeringer, som de indvundne erfaringer med belægningsprocenter og målinger af kundetilfredsheden m.v. giver anledning til.

Planen fremlægges for Trafikministeriet hvert år inden 1. oktober - første gang 1. oktober 2003 - sammen med udkast til køreplanen, der dokumenterer, at kravene til trafikydelsen i dette Bilags afsnit 2 er opfyldt.

Ved køreplanens udarbejdelse skal det i afsnit 2.6 krævede sammenhængende kollektive trafiksystem sikres gennem et samarbejde med amterne, DSB og andre togoperatørers køreplansproces.

DSB har oplyst, køreplanen for fjerntrafikken i 2003 i det store og hele vil svare til køreplanen for 2001. Operatøren kan derfor ved udarbejdelse af tilbudets køreplan forudsætte dette.

Det årlige køreplansskifte ændres fremtidigt til 15. december. Det er imidlertid aftalt med Banestyrelsen, at køreplansskiftet 2002/2003 finder sted den 5. januar 2003. Operatøren skal i øvrigt gennem driftsperioden respektere de af Banestyrelsen fastsatte køreplansterminer.

Større ændringer skal, inden de gennemføres, forelægges for og godkendes af Trafikministeriet. De skal så vidt muligt indeholdes i handlingsplanen. Operatøren skal dokumentere de gevinster, der forventes ved større ændringer af trafikens omfang, herunder nedlæggelse hhv. oprettelse af standsningssteder, eller ved ændringer i øvrigt, der i betydelig grad har betydning for betjeningen af passagererne. Såfremt ændringerne bliver godkendt, skal operatøren evaluere disse ændringer det efterfølgende år og oplyse Trafikministeriet herom i handlingsplanen.

4.4 Relationer til pendlergrupper

Operatøren er forpligtet til at inddrage pendlerklubberne som høringspart i forbindelse med køreplansprocessen samt i forbindelse med andre væsentlige spørgsmål og ændringer vedrørende produktet mv. Operatøren skal tilstræbe et konstruktivt samarbejde med pendlerklubberne.

4.5 Personaleforhold

Operatøren skal ifølge lov om virksomhedsoverdragelse overtage overenskomst ansat personale knyttet til de pågældende strækninger.

Derudover kan der, i det omfang det er muligt og har den omfattede tjenestemand interesse, indgås aftale med DSB og den enkelte tjenestemand om hhv. en overgangs-, udlåns- eller orlovsordning.

Dette tilbud gives udelukkende til tjenestemænd, der har været beskæftiget med den omhandlede trafik.

DSB er forpligtet til at stille en lokomotivføreruddannelse til rådighed for operatøren i forberedelsesperioden.

I forbindelse med uddannelse af lokoførere vil der fremover gælde en række myndighedsfastsatte standardkrav til en lokoføreruddannelse. Disse er under udarbejdelse af Jernbanetilsynet og vil fra deres ikrafttrædelse omfatte alle operatører i Danmark.

Der stilles krav om, at operatøren ved driftsstart har det nødvendige antal lokoførere med den i Bilag 4 beskrevne baggrund og uddannelse.

Vilkår og forhold vedr. overdragelse af personalet, arbejdsforhold, uddannelse og sociale vilkår fremgår i øvrigt af Bilag 4.

4.6 Materiel

Operatøren skal udføre trafikken med dertil egnet materiel efter eget valg indenfor følgende kategorier:

1. Materiel, som er lejet af DSB. Det omfatter det materiel, som i dag udfører hovedparten af den udbudte trafik samt det materiel, der inden for driftsperioden er planlagt indsat på de enkelte strækninger.
2. Operatørens medbragte materiel, som kan være ejet af operatøren eller lejet andetsteds.

De nærmere betingelser vedrørende materiel herunder betingelser for leje af DSB samt krav til operatørens eget samt nyt materiel er beskrevet i Bilag 5.

4.7 Krav til kvalitet og indretning af medbragt materiel

Der stilles følgende krav til operatørens medbragte materiel, som skal anvendes i den udbudte trafik. I afsnit 4.7.1 - 4.7.4 er de generelle krav til det medbragte materiel anført. I afsnit 4.7.5 er der anført særlige krav (udover de i afsnit 4.7.1 - 4.7.4 nævnte) til materiel, som operatøren medbringer og får leveret fabriksnyt til den udbudte trafik.

4.7.1 Alder

Der lægges vægt på at materiellet er nyt eller nyere.

En kontraktlængde på 8 år på henholdsvis Sydpakken og Nordpakken opnås ved fra driftsstart at indsætte nyt materiel i alle tog på alle operatørens strækninger hørende til den pågældende pakke. Ved nyt materiel forstås i denne sammenhæng, materiel inklusiv reservemateriel, der har en alder, der ved driftsstart er højst 3 år.

Endvidere gælder, at dersom materiel bestilles og leveres fabriksnyt til den omhandlede trafik er det tilstrækkeligt, at det nye materiel er i drift i fuldt omfang senest den 1. jan. 2005.

En kontraktlængde på 8 år kan således også opnås ved at kombinere indsættelse ved driftsstart af materiel af en alder på højst 3 år med for det resterende del af materiellets vedkommende at indsætte fabriksnyt materiel, som er i drift i fuldt omfang senest den 1. jan. 2005.

4.7.2 Passagerkomfort

Materiellets passagerafdelinger skal fremstå med et moderne, velholdt interiør.

Siddepladser skal være polstrede og stofbeklædte.

Der skal være særlige afdelinger for ikke rygere.

Indstigningsområder skal være røgfri.

Materiellet skal være egnet til også at transportere barnevogne, kørestole og cykler.

Siddepladsinddelingen skal være mindst 1700 mm for sæder vendt imod hinanden og 800 mm for sæder i rækkeopstilling.

Minimums sædebredde skal være 450 mm.

Mindst 85 % af siddepladserne skal være i særlige afdelinger for ikke-rygere.

Røg fra rygerafdelinger må ikke via ventilationsanlæg kunne trænge ind i ikke ryger afdelinger.

Der skal være mindst 1 toilet for hver mindste materielenhed (togsæt), og der skal være adgangsmulighed hertil for passagerer under kørsel.

4.7.3 Ind- og udstigningsforhold

Indstigningsforhold skal være tilpasset 55 cm perronhøjde. Lavere perronhøjder forekommer.

Ved fjernstyret dørlukning f.eks. i forbindelse med afgangspedure skal der være akustisk advarsel i mindst 5 sekunder inden dørlukning, og personale skal overvåge sikker ind- og udstigning.

Løs eller mekanisk rampe til hjælp ved indstigning med kørestole skal findes i toget.

4.7.4 Miljøforhold

Materiellet skal opfylde EURO II norm for emissioner.

4.7.5 Krav til nyindkøbt materiel

Udover de i afsnittene 4.7.1 - 4.7.4 nævnte krav stilles følgende krav til materiel, som operatøren indkøber og får leveret fabriksnyt til den udbudte trafik:

I mindst eet dørparti for hver 2 vogne skal der være niveaufri indstigning fra 55 cm perroner til et lavgulvsområde og flexareal i samme højde til kørestole og barnevogne mv.

Der skal være særligt afsatte pladser til kørestole i passagerafdelinger med direkte adgang fra lavgulvområder.

Der skal være mindst 1 toilet for hver mindste materielenhed (togsæt), og der skal være adgangsmulighed hertil for passagerer under kørsel. Toiletet skal også kunne benyttes af kørestolsbrugere og skal have bekvem adgang fra pladser for kørestolsbrugere.

Materiellets skal opfylde EURO III norm for emissioner.

4.8 Klargøringsanlæg og værksteder

Med henblik på servicering og parkering af materiel har operatøren adgang til klargøringsanlæg og opstillingsspor i tilknytning til de aktuelle strækninger.

Klargøringsanlæg ejes af DSB, mens opstillingsspor ejes dels af Banestyrelsen dels af DSB. Operatøren skal betale en forholdsmæssig afgift for at benytte disse anlæg og har mulighed for at leje anlægget i Struer.

Adgang til eksisterende værksteder skal ske på operatørens eget initiativ gennem aftale herom med de respektive ejere. Derimod er DSBs værksted i Struer til rådighed for leje fortrinsvis for operatøren af Nordpakken.

De nærmere vilkår er beskrevet i Bilag 6.

4.9 Salg af billetter, takster, fribefordring, befordringsbestemmelser, information og rejseordninger for andre ministerier

Operatøren er forpligtet til at sælge rejsehjemler til egne tog, til andre operatørers tog (kombinerede billetter og kort) og til busser og tog i de amter som gennemløbes af operatørens linier inden for de i Bilag 8 specificerede rammer. Operatørens pligt omfatter information om takster og salg af billetter og kort.

Salg af indenamtsbilletter og kort skal ske i overensstemmelse med Bus og Tog aftalerne med de respektive amter.

Forpligtelsen til salg af rejsehjemler omfatter - for operatørens egne billetter og kort og for de kombinerede billetter og kort - de standardbillettyper, der er defineret i Bilag 8. Ligeledes omfatter forpligtelsen følgende specialbillettyper: Ledsagebilletter, Ungdomsbilletter, Pensionistbilletter, SU-kort, Værnepligtsskort og Cykelbilletter. Forpligtelsen omfatter ligeledes accept af andre operatørers rejsehjemler (kombinerede billetter og kort og amtsbilletter og kort).

Operatøren er forpligtet til at sælge Tog+ billetter i forhold til de eksisterende aftaler.

Operatøren er forpligtet til at sælge pladsbilletter i forbindelse med salg af kombinerede billetter på de i Bilag 8 nævnte salgssteder.

Operatøren skal kunne sælge og acceptere internationale billetter. Salget skal kunne finde sted fra de i Bilag 8 nævnte stationer.

Udgangspunktet for takstniveauet i kontraktperioden er DSBs takster pr. 1. juli 2001 målt i faste priser.

Operatøren skal årligt indsende dokumenteret anmodning om takstændring til Trafikministeriet, ligesom andre operatører skal informeres betids om ændringer af priser og takstsystem.

Operatøren vil være underlagt tre typer takstsystemer:

- Rejser inden for ét amt på operatørens strækninger: Operatøren anvender det pågældende amts takstsystem og takster.
- Rejser på tværs af amtsgrænser; men inden for operatørens strækninger: Operatøren kan etablere eget takstsystem eller fortsætte med DSBs takstsystem. Udgangspunktet for taksterne for standardbilletter er DSB

taksterne pr. 1. juli 2001. Taksterne må i gennemsnit højst reguleres i forhold til de forventede stigninger i Nettoprisindekset.

- For at sikre at passagerer kan nøjes med at købe én gennemgående rejsehjemmel for rejser fra en station på operatørens strækninger til en station på en anden operatørs strækninger etableres et system med kombinerede billetter. Taksterne må i gennemsnit højst reguleres i forhold til de forventede stigninger i Nettoprisindekset

De specificerede regler for takstændringer og regler for kompensation/betalingsreduktion ved takstændringer, der afviger fra Nettoprisindekset, er beskrevet i Bilag 8.

Operatøren er ansvarlig for at medvirke til afregning for indenamtslige rejser med de respektive amter og kommuner, som operatøren trafikerer. Operatøren skal medvirke til at fremskaffe de til afregningen nødvendige passager- og indtægtsdata. De detaljerede krav fremgår af Bus og Tog samarbejdets aftaler med de respektive amter og kommuner.

Operatøren er ansvarlig for at medvirke til afregning af tværamtslige kombinerede togrejser sammen med de øvrige togoperatører inden for givne tidsrammer. Ligeledes skal operatøren medvirke til fremskaffelse af nødvendige data til afregning.

De nærmere regler for afregning af kombinerede tværamtslige rejser mellem togoperatørerne er beskrevet i Bilag 8.

Operatøren kan anvende DSBs billet- og reservationssystem. Regler for anvendelse af Rosa er specificeret i Bilag 8.

Ønsker operatøren ikke at anvende ROSA for egne strækninger, stiller operatøren selv billetteringsudstyr til rådighed for øvrige togoperatører og amter, der skal udstede billetter til operatørens strækninger.

Operatøren skal stille valideringsudstyr for 10-turskort til rådighed.

Regler for leje hhv. brug i henhold til Bus & togaftalen af Almex M automater og billetautomater er specificeret i Bilag 8.

Operatøren skal 3 måneder før idriftsættelse udarbejde et sæt forretningsbetingelser på grundlag af Trafikministeriets retningslinier, som er specificeret i Bilag 8.

Særlige rejsehjemmeltyper aftalt med staten administreres efter de af Trafikministeriet udarbejdede retningslinier. Retningslinierne for disse, der omfatter Værnepligtiskort, SU-kort, Ledsage-billetter, Ungdomsbilletter/kort og Pensionistbilletter/kort, er beskrevet i Bilag 8.

Frirejser for operatørens personale i forhold til øvrige operatørers tog fastlægges ved forhandling mellem operatørerne.

Operatøren er pligtig til at forestå salg af billetter og kort for de amter og kommuner, som har indgået aftale herom med Trafikministeriet fra de stationer, som operatører togbetjener (bortset fra fællesstationer). Ligeledes skal operatøren kunne sælge billetter og kort til alle andre stationer i Danmark fra de omtalte stationer.

Operatøren skal kunne yde service overfor handicappede kunder, som mindst svarer til den service, som DSB leverer i dag, jf. Bilag 8.

Operatøren har pligt til at uddanne sit personale, så det har et indgående kendskab til billetter og køreplaner som specificeret i Bilag 8.

Operatøren har pligt til at stille telefon- og internetservice til rådighed for publikum som specificeret i Bilag 8.

Operatøren skal som minimum stille en fuldt opdateret version af køreplanen inklusiv prisinformation elektronisk til rådighed for alle interesserede. Operatøren skal tilmelde sig Rejseplanen A/S som bruger efter de regler, som er udarbejdet af Bus og Tog Samarbejdet.

4.10 Stationer

En station er enhver lokalitet, som fungerer i tilknytning til banenettet med henblik på passagerers ind- og udstigning af tog.

Stationerne opdeles i stationer, der som offentlig servicetrafik alene betjenes med tog af operatøren og fællesstationer, der som offentlig servicetrafik betjenes med tog af flere operatører.

4.10.1 Stationer, der alene togbetjenes af operatøren

Operatøren er ansvarlig for driften af stationerne og for at disse fremtræder indbydende, ryddelige, rengjorte og vel vedligeholdte overfor passagererne.

For at sikre et ensartet serviceniveau over hele landet, er operatøren forpligtet til at stille nærmere, i Bilag 7, definerede faciliteter til rådighed for passagererne.

På alle stationer skal være opsat tavler, der viser togenes ankomst- og afgangstider.

Operatøren skal på visse stationer sikre personlig betjening af billetsalg og information enten ved eget personale eller ved agent. Omfang og de nærmere bestemmelser herfor fremgår af Bilag 7.

Der stilles faciliteter på stationerne og ydelser til rådighed for operatøren af hhv. DSB og Banestyrelsen, der har et delt ejerskab af stationerne.

Af DSB lejes faciliteterne i overensstemmelse med lejekontrakt, der i øvrigt fastsætter leje og regulerer forholdene mellem udlejer og lejer, jf. Bilag 7.

Banestyrelsen stiller faciliteter og ydelser til rådighed og forholdet reguleres, jf. kontrakten i Bilag 10.

Operatøren skal leve op til de generelle krav til salg af billetter, uddannelse af personalet og oplysningsforpligtelse, jf. Bilag 8.

Operatøren er forpligtet til at give andre operatører adgang til de lejede stationer efter samme retningslinier, som er fastsat for DSB i Bekendtgørelse om modtagepligt på stationer.

Operatøren kan kun efter særskilt overenskomst med Trafikministeriet, og hvis særlige forhold taler herfor, oprette hhv. nedlægge stationer. Betingelser og fremgangsmåde er beskrevet i Bilag 7.

4.10.2 Fællesstationer

På stationer, der drives af DSB - se Bilag 7 - forestår DSB billetsalg og information. Operatøren kan overlade disse funktioner til DSB, eller selv forestå dem, på de i Bilaget anførte vilkår.

4.11 Ledelse og organisation

Operatørens organisation i Danmark skal have en kompetent og erfaren ledelse, der kan planlægge og gennemføre en sikker og pålidelig drift. Der skal forefindes en service- og kundeorienteret holdning blandt virksomhedens personale, og organisationen skal besidde den fornødne kompetence til at varetage relationerne til Trafikministeriet.

Kommunikation til kunder, i driftsorganisationen, med Trafikministeriet og myndigheder skal foregå på dansk.

4.12 Krav til forberedelsesperioden

Operatøren skal i overensstemmelse med Bilag 9 udarbejde en detaljeret plan for, hvorledes forberedelsesperioden planlægges. Planen skal indeholde tidsplan og milepæle, for de væsentlige opgaver, således at det vil være muligt at følge og måle fremdriften.

4.13 Rapportering

Operatøren skal til Trafikministeriet levere følgende oplysninger:

Straks efter udløbet af et kvartal:

- antallet af præsterede togkm.
- erstatningskørsel med bus, jf. Bilag 3
- de i Bilag 3 nævnte oplysninger omkring regularitet og pålidelighed

- andelen af togafgange, hvor antallet af passagerer har været større end togets siddepladskapacitet.

Hvert år inden 1. oktober

- Handlingsplan

Straks efter udløbet af 2. og 4. kvartal:

- Resultatet af kundetilfredshedsmåling samt de redegørelser dette giver anledning til

Efter udgangen af hvert kalenderår:

- En udtømmende og forklarende rapport om trafikafviklingen i henhold til kontrakten. Rapporten skal indeholde:
 - En redegørelse om opfyldelse af krav til trafikydelser og kvalitet i henhold til Bilag 1 samt hvilke foranstaltninger, der på disse områder er gennemført
 - en redegørelse for eventuelle ulykker og uheld
 - en redegørelse for samarbejde med pendlerklubber
- Selskabets årsberetning og årsregnskab

Andre oplysninger

Operatøren er endvidere forpligtet til uopfordret at fremsende statistikoplysninger i henhold til Appendiks 2.

Der skal udover de ovennævnte rapporter og oplysninger fremsendes de i de øvrige dele af kontraktens Bilag krævede rapporter og indberetninger.

Trafikministeriet kan forlange indsigt i alle oplysninger om passagertrafikkens omfang og fordeling i tog udført i henhold til kontrakten, indtægter herfra, køreplaner og produktionsdata.

4.14 Fri trafik

Operatøren kan for egen regning udvide produktionen ud over kontraktens omfang, i form af ekstra tog til almindelig befordring, særtog eller helt nye produkter.

Kun tog, som er åbne for passagerer med standardbilletter og specialbilletter, som operatøren er forpligtet til at acceptere som gyldig rejsehjemmel, jf. Bilag 8, betragtes som offentlig servicetrafik, der kan opnå 1. prioritet ved kapacitetstildelingen.

Kørsel på andre strækninger end de, der er omfattet af kontrakten, er tilladt som fri trafik, hvortil der skal søges om tildeling af kapacitet efter de i Bekendtgørelse 1186 af 15. december 2000 gældende regler. Efter samme regler er andre operatører, herunder DSB, berettiget til at søge om kapacitet til kørsel på de strækninger, som er omfattet af kontrakten.

Efter Bekendtgørelsen vil offentlig servicetrafik altid have 1. prioritet ved kanaltildelingen – forud for fri trafik.

4.15

Ophør

Ved kontraktens ophør overdrages opgaverne og dertil knyttet materiale, informationer og data til Trafikministeriet eller en af dette udpeget tredjemand.

Operatøren skal planlægge og medvirke aktivt og positivt i overdragelsesforretningen, således at denne kan foregå sikkert, smidigt og uden gener for passagererne.

Operatøren skal sikre, at kontrakterne om leje af faciliteter og evt. materiel mv. med DSB og Banestyrelsen afsluttes så betids og på en sådan måde, at en evt. ny operatør uden forsinkelse og gener vil kunne overtage driften heraf.

Operatøren skal medvirke til, at en evt. ny operatør instrueres og gøres bekendt med de informationer, der er nødvendige for den fortsatte drift.

Operatøren skal medvirke til strækningsindøvelse og evt. prøvedrift af den evt. nye operatørs personale.

Operatøren skal sikre en hurtig afregning af bl.a. billetter og kort.

Operatøren er ved kontraktens ophør forpligtet til fjerne det medbragte materiel fra Banestyrelsens strækninger, medmindre det ved salg eller udlejning er sikret fortsat anvendelse i udbudt eller fri trafik på disse strækninger.

Operatøren skal endvidere følge de anvisninger, der er i kontraktens bilag, herunder vedrørende data for regularitet, pålidelighed og kundetilfredshed samt supplerende kundeundersøgelse i Bilag 3, personale i Bilag 4 og materiel i Bilag 5.

Bilag 1, Appendiks 1 Minimums togbetjening af stationer

Krav til operatøren

Operatøren er forpligtet til som minimum at betjene nedennævnte stationer som anført. For endestationer gælder kravet kun i en retning.

Århus Nærbane, der omfatter strækningen mellem Århus og Skanderborg, etableres fra køreplansskiftet 15/12 2003. På dette tidspunkt vil der på strækningen være anlagt 2 nye stationer, Viby og Hørning. Betjeningsomfang - også for perioden fra driftsstart til etablering - fremgår af bemærkningerne nedenfor vedr. Sydpakken.

Minimumskravet er opdelt i kategori 11, 15, 18 og 31 betegnet efter det mindste antal togafgange pr. retning på mandage til fredage.

Betjeningsniveauet er fastsat på grundlag af passagertal for de enkelte stationer. Såfremt der sker væsentlige ændringer heri, kan operatøren foreslå ændringer i den årlige handlingsplan til Trafikministeriet, der herefter tager stilling til forslaget. Godkendes forslaget, reguleres vederlaget i overensstemmelse med Bilag 1, afsnit 2.3.

Kravene til de 4 kategorier er anført nedenfor og i de efterfølgende tabeller relateret til stationerne:

Kategori	Mandage- fredage	lørdage	søn- og helligdage 1)
11	Stationen skal pr. dag have 11 tog i begge retninger. Første tog skal afgang før kl 07.00 og sidste tog skal afgang efter kl 22.00. Der må højst være 2 timer og 59 min mellem to tog i samme retning.	Stationen skal pr. dag have 9 tog i begge retninger. Første tog skal afgang før kl 07.00 og sidste tog skal afgang efter kl 22.00. Der må højst være 2 timer og 59 min mellem to tog i samme retning.	Stationen skal pr. dag have 8 tog i begge retninger. Første tog skal afgang før kl 09.00 og sidste tog skal afgang efter kl 22.00. Der må højst være 2 timer og 59 min mellem to tog i samme retning.
15	Stationen skal pr. dag have 15 tog i begge retninger. Første tog skal afgang før kl 07.00 og sidste tog skal afgang efter kl 22.00. Der må højst være 2 timer og 59 min mellem to tog i samme retning.	Stationen skal pr. dag have 14 tog i begge retninger. Første tog skal afgang før kl 07.00 og sidste tog skal afgang efter kl 22.00. Der må højst være 2 timer og 59 min mellem to tog i samme retning.	Stationen skal pr. dag have 12 tog i begge retninger. Første tog skal afgang før kl 09.00 og sidste tog skal afgang efter kl 22.00. Der må højst være 2 timer og 59 min mellem to tog i samme retning.

Kategori	Mandage- fredage	lørdage	søn- og helligdage 1)
18	Stationen skal pr. dag have 18 tog i begge retninger. Første tog skal afgang før kl 07.00 og sidste tog skal afgang efter kl 23.00. Der må højst være 1 time og 59 min mellem to tog i samme retning.	Stationen skal pr. dag have 17 tog i begge retninger. Første tog skal afgang før kl 07.00 og sidste tog skal afgang efter kl 23.00. Der må højst være 1 time og 59 min mellem to tog i samme retning.	Stationen skal pr. dag have 14 tog i begge retninger. Første tog skal afgang før kl 09.00 og sidste tog skal afgang efter kl 23.00. Der må højst være 1 time og 59 min mellem to tog i samme retning.
31	Stationen skal pr. dag have 31 tog i begge retninger. I hver af klokke timerne 6-18 skal der være halvtimedrift i begge retninger. Første tog skal afgang før kl 06.30 og sidste tog skal afgang efter kl 23.00. Der må højst være 1 time og 59 min mellem to tog i samme retning.	Stationen skal pr. dag have 24 tog i begge retninger. I hver af klokke timerne 8 -13 skal der være halvtimedrift i begge retninger. Første tog skal afgang før kl 07.00 og sidste tog skal afgang efter kl 23.00. Der må højst være 1 time og 59 min mellem to tog i samme retning.	Stationen skal pr. dag have 14 tog i begge retninger. Første tog skal afgang før kl 09.00 og sidste tog skal afgang efter kl 23.00. Der må højst være 1 time og 59 min mellem to tog i samme retning.

- 1) Helligdage er: Nytårsdag, Skærtorsdag, Langfredag, Påske- og 2. Påskedag, Store Bededag, Kristi Himmelfartsdag samt Pinse- og 2. Pinsedag.

Den 24. og 31. december er kravene til minimumsbetjening som på søn- og helligdage. Dog kan betjeningen fra kl 17.00 til kl. 21.59 reduceres under minimumskravene.

Operatøren har endvidere ret til at reducere køreplanen Grundlovsdag.

**Minimums togbetjening Nordpakken
Århus - Struer**

Station	Kategori
Århus	18
Hinnerup	18
Hadsten	18
Langå	18
Ulstrup	18
Bjerringbro	18
Rødkærsbro	18
Viborg	18 mod Århus 15 mod Skive
Stoholm	15
Højslev	11
Skive	15 mod Viborg 11 mod Struer
Vinderup	11
Struer	11

Struer - Thisted

Station	Kategori
Struer	11
Humlum	11
Oddesund Nord	11
Uglev	11
Hvidbjerg	11
Lyngs	11
Ydby	11
Hurup Thy	11
Bedsted Thy	11
Hørdum	11
Snedsted	11
Sjørring	11
Thisted	11

Skjern-Holstebro

Station	Kategori
Skjern	11
Lem	11
Ringkøbing	11
Hee	11
Tim	11
Ulfborg	11
Vemb	11
Bur	11
Holstebro	11

Holstebro-Struer

Station	Kategori
Holstebro	11
Hjerm	11
Struer	11

Minimums togbetjening Sydpakken

Århus - Herning

Station	Kategori
Århus *)	31
Viby *)	31
Hørning *)	31
	31 mod Århus
Skanderborg *)	18 mod Silkeborg
Alken	11
Ry	18
Laven	11
Svejbæk	18
Silkeborg	18 mod Århus
	15 mod Herning
Engesvang	15
Bording	15
Ikast	15
Hammerum	11
Birk Parkcenter	11
Herning	15

*) Århus Nærbane etableres fra køreplansskiftet 15/12 2003. På dette tidspunkt vil der på strækningen være anlagt 2 nye stationer, Viby og Hørning. Stationerne Viby og Hørning togbetjenes fra 15/12 2003. Fra driftsstart og indtil dette tidspunkt er minimums togbetjening for Århus og Skanderborg Kategori 18.

Herning - Skjern

Station	Kategori
Herning	11
Studsgård	11
Kibæk	11
Troldhede	11
Borris	11
Skjern	11

Skjern - Esbjerg

Station	Kategori
Skjern	11
Tarm	11
Ølgod	11
Gårde	11
Tistrup	11
Sig	11
Varde Nord	11
Arnbjerg (Varde Sommerland)	Efter behov
Varde	11 mod Skjern 15 mod Esbjerg
Varde kaserne	11
Guldager	11
Gjesing	11
Esbjerg Nord	15
Esbjerg	15

Esbjerg - Tønder

Station	Kategori
Esbjerg	15
Tjæreborg	15
Bramming	15
Sejstrup	15
Gredstedbro	15
Ribe Nørremark	11
Ribe	15 mod Esbjerg 11 mod Tønder
Hviding	11
Rejsby	11
Brøns	11
Skærbæk	11
Døstrup Sønderjylland	11
Bredebro	11
Visby	11
Tønder Nord	11
Tønder	11

Aftale med DSB og andre operatører om ydelser på strækninger hørende til Nordpakken og Sydpakken

For at sikre direkte forbindelser uden skift og sammenhængen med det landsdækkende IC trafiksystem er der aftalt visse offentlige servicetrafikydelser med DSB og andre operatører på strækninger hørende til Nordpakken og Sydpakken.

Disse krav vedrører:

- DSB minimum togbetjening af vigtige stationer/knudepunkter på strækninger, der betjenes af operatøren
- gennemgående forbindelser med IC tog mellem København og visse af de strækninger, som operatøren betjener.
- Operatøren af Nordpakkens togbetjening af forbindelsen Skjern - Herning
- Operatøren af Sydpakkens togbetjening af forbindelsen Skjern - Ringkøbing

Aftale med DSB om offentlig service trafik

DSB skal med fjerntog til og fra København betjene Hadsten, Langå, Bramming, Esbjerg, Herning, Holstebro og Struer én gang i timen pr. retning og Århus og Skanderborg 2 gange i timen pr. retning. For endestationer kun i én retning.

Det står DSB frit at togbetjene Hinnerup, Viby, Hørning, Hjerm og Tjæreborg.

DSB skal tillade alle lokale passagerer i sine tog på disse fællesstrækninger uden særlige restriktioner.

Regler for indtægtsfordelingen på disse strækninger fremgår af Bilag 8.

Krav til DSB om kørsel for operatøren af Nordpakken med gennemgående IC tog

DSB skal 15 gange om ugen køre gennemgående tog København – Langå – Struer og omvendt samt to gange dagligt København – Herning - Struer – Thisted og omvendt. DSB leverer toget, kørslen, lokomotivfører og servicepersonale- uden vederlag fra operatøren.

Operatøren fastlægger standsningsmønster og køreplan for togene lokalt på strækningerne Århus-Struer hhv. Struer-Thisted med udgangspunkt i ankomsttidspunkter i Århus hhv. Struer fra København og afgangstidspunkter i modsat retning - begge fastsat af DSB.

Parterne aftaler indbyrdes den hensigtsmæssige koordinering.

Såfremt enighed ikke opnås, skal DSB ved fastlæggelse af overgangstidspunkterne 1) for et givet fjerntog afsætte tilstrækkelig tid til at toget kan anvendes til betjening af samtlige stationer mellem Århus og Struer hhv. Struer og Thisted i begge retninger, og nødvendig ekspeditionstid vendetid i Struer hhv. Thisted. Operatøren er forpligtet til at modtage hhv. aflevere toget på overgangsstationerne på de hermed fastsatte tidspunkter.

- 1) Tidspunkt, hvor toget overgår fra DSB's til operatørens køreplanskompetence

Disse tog udført af DSB kan indregnes i opfyldelsen af minimumsbetjeningen for Nordpakken.

Da DSBs betjening udføres for operatøren af Nordpakken, gælder de almindelige bestemmelser vedr. takster, således at operatøren modtager indtægterne herfor, jf. Bilag 8.

Krav til operatøren af Nordpakken om kørsel for operatøren af Sydpakken Skjern - Herning

Operatøren af Nordpakken skal, jf. Bilag 1, afsnit 2.1, uden udgifter for operatøren af Sydpakken opretholde 4 daglige forbindelser i begge retninger mellem stationerne på strækningen Holstebro - Skjern på den ene side og Herning på den anden side.

Køreplanen og standsningsmønster for strækningen mellem Skjern og Herning skal aftales med operatøren af Sydpakken, der har ansvaret for driften og dermed minimumsbetjeningen af denne strækning.

Produktionen af togkm. udført af operatøren af Nordpakken kan indregnes i opfyldelsen af minimumsbetjeningen for Sydpakken.

Da betjeningen udføres for operatøren af Sydpakken, gælder de almindelige bestemmelser vedr. takster, således at operatøren af Sydpakken modtager indtægterne herfor, jf. Bilag 8.

Krav til Operatøren af Sydpakken om kørsel for operatøren af Nordpakken Skjern - Ringkøbing

Operatøren af Sydpakken skal, jf. Bilag 1, afsnit 2.1, uden udgifter for operatøren af Nordpakken opretholde 4 daglige forbindelser i begge retninger mellem stationerne på strækningen Esbjerg - Skjern på den ene side og Ringkøbing og Lem på den anden side.

Køreplanen for strækningen mellem Skjern og Ringkøbing skal aftales med operatøren af Nordpakken, der har ansvaret for driften og dermed minimumsbetjeningen af denne strækning.

Produktionen af togkm. udført af operatøren af Sydpakken kan indregnes i opfyldelsen af minimumsbetjeningen for Nordpakken.

Da betjeningen udføres for operatøren af Nordpakken, gælder de almindelige bestemmelser vedr. takster, således at operatøren af Nordpakken modtager indtægterne herfor, jf. Bilag 8.

Bilag 1, Appendiks 2

Statistikoplysninger

Nedenstående statistikoplysninger skal indsamles og fremsendes til Trafikministeriet, når de foreligger:

1. Månedlig statistik for udvikling i rejser og indtægter
2. Passagerstatistik, som danner grundlag for afregning med amter
3. Geografisk oversigt over rejser til og fra de enkelte stationer samt rejserelationsstatistik for stationer i forskellige amter - en gang årligt
4. Indtægter fra kort og billetter for rejser i offentlig service-tog nedbrudt på kort og billettyper ovenstående)
5. Indtægtsafregning med amter
6. Køreplaner
7. Oprangeringsplaner for de enkelte tognumre (antal vogne/sæt og typer)

Operatøren skal derudover på anfordring fra Trafikministeriet levere alle andre oplysninger indenfor samme emnekreds og som operatøren måtte indsamle til eget brug eller medvirke – mod dækning af de hermed forbundne udgifter – til særlige tællinger og undersøgelser.

Bilag 1, Appendiks 3

Optionen Tønder Niebüll, Ydelsesspecifikationen

Indholdsfortegnelse

1.	Indledning	1
1.1	Den ordregivende myndighed	1
1.2	Supplerende oplysninger	1
2.	Kort beskrivelse af strækning og marked	2
2.1	Strækningen, infrastruktur	2
2.2	Markedsforhold	3
3.	Tilbud og kontraktvilkår	3
3.1	Den danske strækning	3
3.2	Den tyske strækning	4
3.3	Alternative tilbud	4
4.	Ydelsesspecifikation	4
4.1	Krav til trafikydelse	4
4.1.1	Minimumsbetjening	4
4.1.2	Ændringer i trafikomfang (Bilag 1, afsnit 2.3)	5
4.1.3	Sammenhæng med anden trafik	5
4.1.4	Stationer	5
4.1.5	Salg af billetter, takster og information	6
4.1.5.1	Salg af billetter og kort	6
4.1.5.2	Takster	6
4.2	Krav til kvalitet	7
4.2.1	Siddepladskapacitet i togene	7
4.2.2	Regularitet og pålidelighed	7
4.2.3	Kundetilfredshed	7
4.2.4	Opfyldelse af togkm. produktionen	8
4.3	Generelle krav	8
4.3.1	Sikkerhed	8
4.3.2	Kontrakt med infrastrukturforvalter	8
4.3.3	Køreplanlægning og trafikomfang	8
4.3.4	Personaleforhold	8
4.3.5	Materiel	9
4.3.6	Klargøringsanlæg og værksteder	9
4.3.7	Rapportering	9
4.4	Kontaktpersoner	9

1. Indledning

Trafikministeriet i Danmark og Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein ønsker at koble strækningen Tønder - Niebüll på den danske strækning Tønder - Esbjerg, således at der kan etableres direkte forbindelser mellem Niebüll og Esbjerg, og i Niebüll etableres forbindelser til de hurtige togforbindelser til Hamburg.

Trafikministerierne er derfor enige om, at offentlig servicetrafik (i Tyskland SPNV) på strækningen Niebüll - Tønder udbydes som en option sammen med det danske udbud. Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein har derfor givet Trafikministeriet i Danmark fuldmagt til at forestå selve udbudet.

Tilbudsgivere på Sydpakken, skal derfor også afgive tilbud på strækningen Tønder - Niebüll som en option.

Trafikministeriet og LVS (se nedenfor) vil senest den 1. marts 2002 meddele operatøren, om denne option vil blive aktiveret.

1.1 Den ordregivende myndighed

Trafikministeriet i Danmark forestår som nævnt udbudet, men kontrakterne for de 2 delstrækninger indgås af hver part.

For den danske del af strækningen (Tønder - Tønder Grænse) er det danske Trafikministerium ordregivende myndighed.

For den tyske strækning (Tønder Grænse - Niebüll) er den ordregivende myndighed på vegne af Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein:

LVS Schleswig-Holstein
Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH
Walkerdam 17
D-24103 Kiel
Telefon +49 431 66019-0
Fax +49 431 66019-19
Kontaktperson: Dipl.-Kfm., Dipl.-Geogr. Wolfgang Seyb
Abteilungsleiter, Prokurist Verkehrswirtschaft.
E-mail w.seyb@lvs-sh.de

1.2 Supplerende oplysninger

Alle spørgsmål relateret til uklarheder i dette appendiks stiles til Trafikministeriet i Danmark, som foranlediger besvarelsen.

Oplysninger og rådgivning i øvrigt kan indhentes hos Banestyrelsen og Jernbanetilsynet.

2. Kort beskrivelse af strækning og marked

I det følgende beskrives kort forhold vedrørende strækningen, som er modtaget fra forskellige kilder. Trafikministeriet kan ikke gøres ansvarlig for disse oplysninger.

Strækningen togbetjenes i øjeblikket af DSB i sommermånederne som fri trafik.

2.1 Strækningen, infrastruktur

Strækningen er 17,2 km lang, 13,3 km på tysk og 3,9 km på dansk side.

Ejerforholdet er opdelt således:

Fra sporskifte 60 i Niebüll (km 162,320) til grænsen (km 175,290) ejes af NVAG, Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG i Niebüll.

Niebüll station hører under DB Netz og den danske strækning fra grænsen til Tønder hører under Banestyrelsen.

Strækningen er en enkeltsporet sidebane i strækningsklasse CE uden krydsningsmuligheder undervejs og uden linieblok.

Fra 2001 oprettes en station i Süderlügum med perronlængde 53 m og højde 55 cm. En forlængelse af perronen er mulig og vil i givet fald blive finansieret af den tyske ordregiver.

Inden 2003 vil 3 overkørsler på tysk strækning (Bosbüll, Uphusum og Süderengweg i Süderlügum) blive sikret.

På dansk strækning vil skinner blive fornyet og sikringsanlægget på Tønder station blive ændret.

Disse forbedringer vil medføre, at den nuværende køretid på 28 min forudsættes at kunne reduceres til 23 min, således at et omløb Tønder - Niebüll - Tønder vil være muligt indenfor 1 time.

Trafikafviklingen på Tønder station vil blive styret af Banestyrelsen fra fjernstyringscentralen i Esbjerg. Niebüll station styres af DB Netz. Trafikafviklingen mellem de to stationer styres af Banestyrelsen og DB Netz i et samspil.

Indkørsel til Niebüll station kan kun foregå i spor 4. Det tilstræbes, at sikringsteknikken indrettes således, at tog godkendt til danske strækninger ikke har behov for ekstra udstyr på det tyske strækningsafsnit (f. eks. Indusi). Tilbudet kan baseres herpå.

Med de ovennævnte forbedringer af infrastrukturen vil den nuværende ordning med tysk lods ikke længere være nødvendig.

Grænseoverenskomsten mellem Banestyrelsen og NVAG - Vereinbarung für die deutsch-dänische Grenzstrecke Niebüll - Süderlügum - Tønder - samt strækningsoversigtsplan - NVAG Streckenübersichtsplan Niebüll - Tønder - er tilgængelig i datarummet.

Overenskomsten indeholder bl.a. tegninger af Niebüll og Tønder stationer, signaler, meldinger og regler for den forenkede trafikafvikling på strækningen.

2.2 Markedsforhold

Befolkningstal pr 01.01.97:

Süderlügum 2.000

Niebüll 7.500

5,7% af pendlere til Niebüll, svarende til 114 pr dag kommer fra Süderlügum.

Der findes gymnasium samt skoler for videregående og erhvervsuddannelser i Niebüll.

Mandag til lørdag kører der 4 busser i begge retninger mellem Tønder og Niebüll. Mellem Süderlügum og Niebüll kører der ca 10 busser i begge retninger på skoledage.

Om sommeren er der et marked for kørsel med turister, idet der på begge sider af grænsen er store koncentrationer af feriecentre.

I datarummet er en passagertælling for sommeren 2000 tilgængelig - Fahrgastzählung ab 02.07.2000 Strecke Niebüll - Tønder.

Langt de fleste af disse passagerer har rejst på DSBs turistbilletter mellem Niebüll og stationer på den danske vestkyst.

Prisen for en turistbillet (hen- og tilbagerejse) var i 2000 mellem Niebüll og Tønder 20 kr, Ribe 70 kr og Esbjerg 96 kr.

I umiddelbar nærhed af Süderlügum station findes et stort grænsehandelscenter, hvorfor der er et marked for endagshandlende fra Danmark.

Ved enkelte lejligheder har der været arrangeret særture fra Esbjerg til Süderlügum.

3. Tilbud og kontraktvilkår

3.1 Den danske strækning

Den danske del af strækningen skal indeholdes i tilbudet og pristilbudet for Sydpakken, og vil indgå som en integreret del af kontrakten for Sydpakken.

Antallet af togkm. for strækningen Tønder - Tønder Grænse er indeholdt i den samlede produktion af togkm., jf. Bilag 1, afsnit 2.1.

Såfremt optionen ikke aktiveres, kan operatøren disponere antallet af togkm. efter bestemmelsen i Bilag 1, afsnit 2.2.

3.2 Den tyske strækning

Der skal afgives et tilbud og pristilbud, der alene omfatter den tyske del af strækningen. Pristilbud skal afgives i EURO ekskl. MWSt.

Der indgås en kontrakt på tysk, der svarer til indholdet i den danske kontrakt med nedenstående ændringer og tilføjelser.

Kontrakten indgås i EURO.

Delstaten Schleswig-Holstein erklærer, at man ikke, uden at det danske Trafikministerium er indforstået hermed, vil foretage handlinger, der vil få virkning på den samlede kontrakt - som f.eks. opsigelse af kontrakten, ændringer i trafikomfanget, indføring af andre tekniske standarder eller andre kvalitetskrav.

Forhold vedrørende bilag 1 - 9 og 11 - 13 er behandlet i afsnit 2, Ydelsesspecifikation. Bilag 10 erstattes med en kontrakt med infrastrukturforvalteren NVAG, jf. afsnit 2.1.1

3.3 Alternative tilbud

Der kan afgives alternative tilbud til denne option efter samme bestemmelser som angivet i "Indledning og vejledning".

4. Ydelsesspecifikation

Alle krav og betingelser i udbudsmaterialets Indledning og vejledning samt i Bilag 1-9 og 11 - 13 er - i det omfang, det er muligt - gældende for strækningen, medmindre andet er anført eller tilføjet i dette Appendiks.

Regler, der tydeligt, alene er relateret til rent danske forhold, gælder ikke for strækningen.

Hvor det er anført, at operatøren i driftsperioden skal informere, høre eller underrette Trafikministeriet, skal dette for den tyske strækning ske til LVS.

4.1 Krav til trafikydelse

4.1.1 Minimumsbetjening

Stationerne Tønder, Süderlügum og Niebüll skal mandag til lørdag togbetjenes med 8 tog i begge retninger. Søn- og helligdage med 7 tog i begge retninger - for endestationerne kun i én retning.

Der skal tages hensyn til skoletrafikken mellem Süderlügum og Niebüll.

Togene skal køre til hhv. fra Esbjerg, således at passagererne ikke får togskifte. Dette kan dog frafaldes i enkelte tilfælde, hvis betjeningen af skoletrafikken Süderlügum - Niebüll gør det nødvendigt.

4.1.2 Ændringer i trafikomfang (Bilag 1, afsnit 2.3)

For tysk strækning skal operatøren prissætte sådanne ændringer. For dansk strækning gælder prissætningen jf. Bilag 1, afsnit 2.3.

4.1.3 Sammenhæng med anden trafik

Der skal tages hensyn til den gennemgående trafik mellem Esbjerg og Hamburg ved attraktive korrespondancer i Niebüll med de hurtige forbindelser til/fra Hamburg .

Land Schleswig-Holstein tilstræber en fremtidig hurtig forbindelse Hamburg-Niebüll-Westerland med 1 times frekvens. Samtidig skal køretiderne for IC/EC og RE tog harmoniseres og reduceres.

Dette system er endnu ikke endeligt udarbejdet, men det kan forudsættes, at disse hurtige tog i en stiv køreplanstruktur vil afgang fra Niebüll i alle retninger i minuttal 00 eller 30.

4.1.4 Stationer

NVAG ejer stationen i Süderlügum og DB AG ejer Niebüll. Ejerne har ansvaret for information til passagererne (informationstavler og højtaler information), renholdelse, reparation og vedligeholdelse, samt ryddeligholdelse for bl.a. sne.

Kontrakten med NVAG om infrastrukturen, jf. afsnit 3.4.2 omfatter også stationen i Süderlügum.

Der skal indgås aftale med DB AG Station & Service om benyttelse af Niebüll station.

Standsningsafgift for Süderlügum station er for tiden 1,51 EURO pr standsning

Standsningsafgift i Niebüll for tiden 7,59 EURO pr standsning.

Ændringer i ovennævnte tyske standsningsafgifter kompenseres af den tyske ordregiver - under forudsætning af, at operatøren dokumenterer, at alle muligheder for at opnå laveste udgifter er udnyttet. Ved nedsættelse af standsningsafgifterne reguleres den tyske kontraktbetaling tilsvarende.

Reisezentrum Niebüll betjenes af DB Reise und Touristik AG, der kan sælge operatørens billetter mod provision. Størrelsen af provisionen er ikke bekendt, men ligger mellem 8 og 13 %. Automat kan også sælge operatørens billetter. Pris for ændringer og provision kan fås hos Reisezentrum.

I Niebüll findes også NVAG billetsalg ved NVAG-stationen.

Operatøren kan selv opstille automater mod at afholde de hermed forbundne udgifter. Areal hertil kan lejes af ejerne af stationerne.

DB AG's automater i Niebüll kan sælge operatørens billetter. Hvilken provision, der i givet fald opkræves, vides ikke. Oplysninger kan indhentes hos DB AG.

4.1.5 Salg af billetter, takster og information

Bestemmelserne i Bilag 8 er kun gældende fsva. afsnit 16 om køreplaninformation og afsnit 17 om forretningsbetingelser.

4.1.5.1 Salg af billetter og kort

Der skal som minimum udstedes enkeltbilletter til børn og voksne samt månedskort til skolesøgende samt til voksne .

Ved afrejse fra stationer på strækningen skal det være muligt at købe billetter til andre stationer på strækningen og til stationer på strækningen Tønder - Esbjerg.

Operatøren kan for månedskort og evt. særlige kort have begrænsede salgstidspunkter.

På tyske stationer skal salget kunne ske i EURO .

Fra stationerne på strækningen Esbjerg - Tønder skal der kunne sælges billetter til stationerne Süderlügum og Niebüll.

Ribe og Tønder skal sælge et begrænset sortiment af internationale billetter til visse stationer nord for Hamburg.

4.1.5.2 Takster

For rejser mellem Tønder og Niebüll kan operatøren frit fastsætte taksterne inden for de følgende retningslinier.

For den lokale tyske trafik gælder, at prisniveauet for en voksen enkeltbillet mellem Süderlügum og Niebüll må ligge mellem 1,50 og 3,00 Euro og mellem 35 og 45 Euro for et månedskort til en voksen .

For operatørbilletter fra Niebüll og Süderlügum til operatørens danske stationer må taksterne maksimalt svare til operatørens takster for strækningen Niebüll - Tønder adderet til taksterne for operatørens takster for operatørens danske stationer .

Hvis operatøren ønsker at sælge kombinerede billetter fra Niebüll og Süderlügum til stationer i Danmark må taksterne maksimalt svare til, at operatørens takster for Strækningen Niebüll - Tønder adderet til taksterne for rejser i Danmark.

På tysk side planlægges et landsdækkende takstsystem for Schleswig - Holstein sandsynligvis fra 2004, med følgende billet- og korttyper: Enkeltbillet voksen,

barn; dags-, uge- og månedskort; dagskort for grupper og månedsabonnementskort for voksne og skolesøgende.

Når det nye takstsystem indføres, forpligter operatøren sig til at indføre dette mellem tyske stationer .

Ordregiver forpligter sig til at kompensere operatøren eventuelle, dokumenterede og revisorbevidnede tab herved. Såfremt et ekstra provenu kan dokumenteres, reduceres betalingen til operatøren tilsvarende.

Det skal være muligt at sælge internationale billetter mellem Tyskland og Danmark via strækningen (TCV).

Cykler skal undtagen mandage til fredage i tidsrummet 6 - 9 kunne medtages uden betaling mellem Niebüll og Süderlügum.

Operatøren har pligt til at uddanne sit personale (eget eller agent), så det har et indgående kendskab til de billetter, de sælger og til de køreplaner, der er gældende.

Operatøren afstemmer sine markedsførings- og kommunikationsplaner med den tyske ordregiver.

4.2 Krav til kvalitet

4.2.1 Siddepladskapacitet i togene

Der stilles ikke krav om højere kapacitet end på strækningen Tønder - Esbjerg.

4.2.2 Regularitet og pålidelighed

Som forudsætning for regulering i vederlag vedrørende regularitet og pålidelighed ligger en forventning om, at der i samarbejde mellem Banestyrelsen og DB Netz i Niebüll etableres et system for måling af regularitet og pålidelighed, der svarer til det danske system.

Registreringen vil da ske i Niebüll og Tønder.

Regulering af vederlag vedrørende regularitet og pålidelighed for den tyske del af strækningen afregnes med den tyske ordregiver .

4.2.3 Kundetilfredshed

Foranalysen kan kun gennemføres, såfremt DSB betjener strækningen i år 2002, på det tidspunkt, hvor foranalysen skal gennemføres.

Den praktiske gennemførelse af foranalysen betales af den tyske ordregiver.

Regulering af vederlag vedrørende kundetilfredshed for den tyske del af strækningen afregnes med den tyske ordregiver .

4.2.4 Opfyldelse af togkm. produktionen

Regulering af vederlag som følge af manglende opfyldelse af den pligtige togkm. produktion i en periode, for den tyske del af strækningen, afregnes med den tyske ordregiver.

4.3 Generelle krav

4.3.1 Sikkerhed

Operatøren skal i Tyskland ansøge om tilladelse til at drive jernbanevirksomhed.

Operatøren skal kunne opnå sikkerhedscertifikat hos de tyske myndigheder. Det forudsættes, at dette er uden problemer, hvis certifikat opnås hos Jernbanetilsynet i Danmark.

4.3.2 Kontrakt med infrastrukturforvalter

Det påhviler operatøren for den tyske strækning at ansøge om og opnå den fornødne kapacitet på infrastrukturen hos NVAG og indgå en kontrakt om benyttelsen af infrastrukturen med denne.

Den danske strækning vil være indeholdt i kontrakt med Banestyrelsen, Bilag 10.

Infrastrukturafgiften til NVAG er for tiden 2,03 EURO pr. togkm. Prisen er baseret på minimumsbetjeningen.

Afgift for benyttelsen af spor 4 i Niebüll er indeholdt i infrastrukturafgiften til NVAG.

Ændringer i ovennævnte tyske infrastrukturafgifter kompenseres af den tyske ordregiver - under forudsætning af, at operatøren dokumenterer, at alle muligheder for at opnå laveste udgifter er udnyttet. Ved nedsættelse af infrastrukturafgifterne reduceres vederlaget tilsvarende.

Afgifter på dansk strækning, jf. kontrakt med Banestyrelsen, Bilag 10.

4.3.3 Køreplanlægning og trafikomfang

Handlingsplan for strækningen indsendes såvel til Trafikministeriet som LVG.

4.3.4 Personaleforhold

Lokomotivførere skal udover dansk have over et grundkendskab til tysk, således at den forudsatte kommunikation for driften kan finde sted på en sikker måde, jf. Vereinbarung für die deutsch-dänische Grenzstrecke Niebüll - Süderlügum - Tønder, som er til rådighed i datarummet.

Lokomotivførere skal være strækningsindøvet.

Efter oplysning fra NVAG forventes strækningsindøvelse at kunne gennemføres ved 3 dag og 3 nat kørsler.

Eventuelt togpersonale og servicepersonale på stationer i Tyskland skal kunne tale tysk.

4.3.5 Materiel

Det kan forudsættes, at det materiel, der kan godkendes til kørsel mellem Tønder og Esbjerg, også kan indsættes mellem Tønder og Niebüll.

4.3.6 Klargøringsanlæg og værksteder

Der findes værkstedsfaciliteter i Niebüll (NVAG), Westerland (DB AG) og Flensburg (Angeln Bahn).

4.3.7 Rapportering

Rapporteringen for strækningen skal ske til såvel Trafikministeriet som LVS.

4.4 Kontaktpersoner

NVAG: hr. Schütz, Bahnhofstr. 6, D-25899 Niebüll, 0049-4661-98988-15 (tlf.), -88 (fax)

DB Station&Service: Herr Escher, Weilburger Str. 22, D-60326 Frankfurt/Main , 0049 69-265-24444 (tlf.), 0049-61-265-24484 (fax)

Bilag 2 Priser

1. Terminologi m.v.

De angivne priser er opgjort i 2001 priser.

Priserne er inklusive alle operatørens omkostninger.

Når der i dette bilag anvendes begrebet ”pris”, dækker det, det vederlag Trafikministeriet skal betale til operatøren.

I dette bilag anvendes begrebet ”periode” som betegnelse for det tidsrum, vederlaget relaterer sig til. Den første (drifts)periode er fastsat til tidsrummet 5/1 2003 til 14/12 2003. De følgende (drifts)perioder er forudsat at udstrække sig over en køreplansperiode, som er forudsat at strække sig fra 15/12 til 14/12 næste år. Køreplansskiftet kan dog ikke hvert år forudsættes at ske på samme dato og operatøren må forventes at køreplansskiftet vil kunne finde sted i tidsrummet mellem 30. oktober og 28. januar i det følgende år. Operatørens forpligtelser gælder enhver køreplansperiode ud, og vederlaget og den pligtige togkm. produktion reguleres proportionalt med det faktiske antal dage i hver periode.

2. Priser

2.1.1 Pris for ydelsen i forberedelsesperioden

Samlet pristilbud på begge pakker i forberedelsesperioden	
Pris i alt	18,700,000 DKK
Forventet varighed af forberedelsesperioden	12 Mdr.

2.1.2 Pris for ydelsen i driftsperioden

Samlet pristilbud på begge pakker i driftsperioden			
Materiel	<input type="checkbox"/> Lejet af DSB	<input checked="" type="checkbox"/> Nyt medbragt materiel	<input type="checkbox"/> Andet
Periode	Antal mio. togkm.	Samlet vederlag	
5/1 2003 - 14/12 2003	6,22 mio. togkm.	133,092,000 DKK	
15/12 2003 - 14/12 2004	6,77 mio. togkm.	144,721,000 DKK	
15/12 2004 - 14/12 2005	6,77 mio. togkm.	144,721,000 DKK	
15/12 2005 - 14/12 2006	7,66 mio. togkm.	161,555,000 DKK	
15/12 2006 - 14/12 2007	7,66 mio. togkm.	161,555,000 DKK	
15/12 2007 - 14/12 2008	7,66 mio. togkm.	161,555,000 DKK	
15/12 2008 - 14/12 2009	7,66 mio. togkm.	161,555,000 DKK	
15/12 2009 - 14/12 2010	7,66 mio. togkm.	161,555,000 DKK	

2.1.3 Pris for optioner

2.1.3.1 Option på reduktion af togkm. fra 2005/2006

Option på reduktion ved samlet tilbud på begge pakker		
Periode	Samlet antal årlige togkilometer der skal leveres	Reduktion af vederlaget i forhold til samlet vederlag (Tabel 9)
15/12 2005 - 14/12 2006		
15/12 2006 - 14/12 2007		
15/12 2007 - 14/12 2008		
15/12 2008 - 14/12 2009		
15/12 2009 - 14/12 2010		

2.1.3.2 Option på strækningen Tønder-Niebull¹

Option på strækningen Tønder-Niebull ved samlet tilbud på begge pakker		
Periode	Samlet vederlag	Vederlag pr. togkm.
5/1 2003 - 14/12 2003	782,180 Euro	8,50 Euro
15/12 2003 - 14/12 2004	843,712 Euro	8,61 Euro
15/12 2004 - 14/12 2005	843,712 Euro	8,61 Euro
15/12 2005 - 14/12 2006	910,080 Euro	9,19 Euro
15/12 2006 - 14/12 2007	910,080 Euro	9,19 Euro
15/12 2007 - 14/12 2008	910,080 Euro	9,19 Euro
15/12 2008 - 14/12 2009	910,080 Euro	9,19 Euro
15/12 2009 - 14/12 2010	910,080 Euro	9,19 Euro

¹ Trafikministeriet og LVS vil senest den 1. marts 2002 meddele operatøren, om optionen på strækningen Tønder-Niebull vil blive aktiveret.

2.1.4

Ændring af trafikomfanget

Samlet tilbud på begge pakker - ændring af vederlag pr. yderligere eller færre togkilometer			
Omfang af regulering i antal togkm.	Ved produktion på 6,22 eller 6,77 mio. togkm. årligt.	Ved produktion på 7,66 mio. togkm. årligt.	For den tyske delstrækning
+ 5 -10%			
+ 0 – 5 %			
- 0 – - 5 %			
- 5 – -10 %			

Bilag 3 Servicemål

Indholdsfortegnelse

1.	Indledning	1
2.	Regularitet og pålidelighed	1
2.1	Hovedprincipper i vederlagsreguleringen som følge af regularitet og pålidelighed	1
2.2	Definition og principper for måling og beregning af regularitet og pålidelighed samt den hermed forbundne regulering af vederlaget	2
2.2.1	Produktregularitet generelt	2
2.2.2	Beregning af den korrigerede produktregularitet (KorrPR)	3
2.2.3	Trafikpålidelighed generelt	3
2.2.4	Beregning af den korrigerede trafikpålidelighed (KorrTP)	4
2.2.5	Beregning af vederlagsreguleringen ud fra regularitets- og pålidelighedsfaktoren	5
2.3	Bod/bonus aftale med Banestyrelsen om kanalregularitet	6
2.4	Rapportering samt måling af regularitet og pålidelighed	6
2.4.1	Rapportering vedrørende regularitet og pålidelighed	6
2.4.2	Måling af regularitet og pålidelighed samt afgørelse af årsager til forsinkelser og aflysninger	7
2.5	Vederlagsregulering som følge af regularitet og pålidelighed for Tønder-Niebull	8
3.	Regulering af vederlag som følge af manglende togkm. produktion	8
4.	Kundetilfredshed	9
4.1	Hovedprincipper i vederlagsregulering vedrørende kundetilfredsheden	9
4.2	Rapportering vedrørende kundetilfredsheden	10
4.3	Parametre i kundetilfredshedsopgørelsen	10
4.4	Undersøgelsesmetode og foranalyse	11
4.5	Principper for beregning af tilfredshed	12
4.6	Vederlagsregulering vedrørende kundetilfredshed for Tønder-Niebull	13

Liste over anvendte begreber og fagudtryk

Ord, udtryk, begreb	Betydning
Registreringsstationer	Udvalgte stationer på en strækning, som anvendes til registrering og/eller opgørelse af trafikmængden, forsinkelser og aflysninger.
Trafikmængde	Antal registrerede ankomster på udvalgte registreringsstationer
Planlagt trafikmængde	Antal planlagte ankomster på udvalgte registreringsstationer ifølge køreplanen.
Forsinket ankomst	Ankomst på udvalgte registreringsstationer som er forsinket med over 5 minutter
Rettidig varslet aflysning	Aflysninger af tog eller ankomster, som er varslet senest 72 timer før planlagt afgang på togets første station gennem opslag eller anden form for annoncering på berørte stationer, via internettet og gennem som minimum et offentligt medium i øvrigt (avis eller radio/TV).
Produktregularitet	Rettidigheden af operatørens gennemførte togtrafik, hvor forsinkelser på over 5 minutter betragtes som urettidig. Regulariteten udtrykker i %, andelen af rettidige ankomster på udvalgte registreringsstationer i forhold til den samlede registrering af ankomster på de pågældende stationer.
Trafikpålidelighed	Forholdet mellem operatørens planlagte ankomster, på udvalgte registreringsstationer og aflyste ankomster, som ikke er rettidigt varslet. Trafikpålideligheden udtrykker i % andelen af planlagte ankomster, som er upåvirket af urettidige aflysninger.
Korrigeret produktregularitet (KorrPR)	Produktregulariteten, men korrigeret for den relative andel af hændelser, som har været årsag til forsinkede tog på strækningen, og som ikke overvejende skyldes forhold, for hvilke den pågældende operatør er ansvarlig.
Korrigeret trafikpålidelighed (KorrTP)	Trafikpålideligheden, men korrigeret for den relative andel af urettidig varslede aflyste tog, som ikke overvejende skyldes forhold, for hvilke den pågældende operatør er ansvarlig samt en ekstra vægtning af urettidig varslede aflysninger med 6-dobbelt vægt.
Regularitets- og pålidelighedsfaktoren	Sammenvejet udtryk for h.h.v. den korrigerede produktregularitet og den korrigerede trafikpålidelighed. Regularitets- og pålidelighedsfaktoren anvendes til fastlæggelse af niveauet regulering af operatørens vederlag.
Kanalregularitet	Udtryk for antallet af kanaler, som Banestyrelsen, til tiden (dvs. inden for en max. forsinkelse på 5 minutter), stiller til rådighed for operatøren, sat i forhold til operatørens trafikmængde.
Udligningskørsel	Den ekstra kørsel, som operatøren skal udføre for at udligne manglende opfyldelse af den pligtige produktion af togkm. Udligningskørslen skal udføres i overensstemmelse med Bilag 1, afsnit 2.2.
Kundetilfredshed	Sammenvejet udtryk for resultaterne af gennemførte kundetilfredshedsundersøgelser på en 1-5 skala, hvor 1 svarer til ”meget utilfreds” og 5 svarer til ”meget tilfreds”.

1. Indledning

Med fokus på de stillede kvalitetskrav beskrives herunder mål og målemetoder for de parametre, som vil have en direkte økonomisk effekt i kontrakten mellem operatør og Trafikministeriet.

Således er i kontrakten om den omhandlede togtrafik indarbejdet bestemmelser om regulering af vederlaget, som knytter sig til h.h.v. trafikens regularitet og pålidelighed, opfyldelsen af de stillede krav til togkm. produktion samt kundetilfredshed.

2. Regularitet og pålidelighed

Trafikkens regularitet defineres som rettidighed af den faktisk gennemførte trafik og fokuserer således på forsinkelser i trafikken. Pålideligheden defineres ud fra størrelsen af faktisk gennemført trafik i forhold til det i køreplanen planlagte og fokuserer således her på størrelsen af aflysninger. Regulariteten og pålideligheden vil være genstand for regulering af vederlaget fra Trafikministeriet til operatøren. Reguleringen kan være i form af et forholdsmæssigt afslag i samt forholdsmæssigt tillæg til vederlaget.

2.1 Hovedprincipper i vederlagsreguleringen som følge af regularitet og pålidelighed

Den maximale regulering, som knytter sig til regularitet og pålidelighed, vil ikke kunne overstige +/- 2,5% af vederlaget til operatøren.

Regulariteten og pålideligheden samt den hermed forbundne regulering af vederlaget baseres på kvartalsvise opgørelser. Reguleringen vil således kvartalsvis kunne beregnes som +/- 2,5% af et beløb, som svarer til ¼ af det for året gældende vederlag.

Som beskrevet herunder opgøres denne regulering ud fra beregningen af et særligt og korrigeret regularitets- og pålidelighedsnøgletal (herefter benævnt **regularitets- og pålidelighedsfaktoren**).

Regularitets- og pålidelighedsfaktoren beregnes ud fra en sammenvejning af hhv. et korrigeret udtryk for produktregulariteten (dvs. den af passagererne oplevede rettidighed af trafikken) samt et korrigeret udtryk for trafikpålideligheden (dvs. den af passagererne oplevede pålidelighed hvad angår forholdet mellem planlagt trafik og urettidig aflyste ankomster). I beregningen af regularitets- og pålidelighedsfaktoren, og som det mere detaljeret fremgår under afsnit 2.2., indregnes:

- en korrektion for det forhold, at en relativ andel af forsinkelserne ikke overvejende skyldes forhold, for hvilke operatøren er ansvarlig.

- en korrektion for det forhold, at en relativ andel af de urettidig varslede aflysninger ligeledes ikke overvejende skyldes forhold, for hvilke operatøren er ansvarlig
- en korrektion for det forhold, at en urettidig varslet aflysning tillægges stor betydning og således indregnes med 6-dobbelt vægt.

Disse forhold indgår i beregningen af det, der herunder er benævnt hhv. det korrigerede udtryk for produktregulariteten (KorrPR) og det korrigerede udtryk for trafikpålideligheden (KorrTP).

Beregningen af den regularitets- og pålidelighedsfaktor, som danner basis for reguleringen af vederlaget ser herefter således ud, jfr. den uddybende forklaring i afsnit 2.2:

$$\text{Regularitets-og pålidelighedsfaktor} = \frac{\text{Korr.PR} * \text{Korr.TP}}{100}$$

Såfremt regularitets og pålidelighedsfaktoren opgøres til at være lavere end det stillede minimumskrav på 95 %, modregnes et forholdsmæssigt afslag i vederlaget på 2,5%. Såfremt regularitets- og pålidelighedsfaktoren opgøres til 95 – 97%, reguleres vederlaget ikke p.g.a. regulariteten og pålideligheden. Overstiger regularitet- og pålidelighedsfaktoren 97%, reguleres vederlaget med et forholdsmæssig tillæg på 2,5%.

I skematisk form ser dette således ud:

Regularitets- og pålidelighedsfaktoren	< 95%	95 til og med 97%	> 97%
Regulering af vederlag	afslag på 2,5%	ingen regulering	tillæg på 2,5%

2.2 Definition og principper for måling og beregning af regularitet og pålidelighed samt den hermed forbundne regulering af vederlaget

Herunder beskrives i detaljer de principper, som vil være gældende for opgørelse af regularitet og pålidelighed samt den hermed forbundne opgørelse af vederlagets regulering som følge heraf.

Hvor muligt indikeres samtidig nogle erfaringstal for den hidtidige trafik på de omhandlede strækninger under eet.

2.2.1 Produktregularitet generelt

Ud fra fastsatte forsinkelseskriterier beregnes produktregulariteten normalt som et udtryk for, hvor stor en andel af den afviklede togtrafik, som ankommer rettidigt til udvalgte registreringsstationer og dermed den præcision, som opleves af kunderne.

Produktregulariteten opgøres således alene på den afviklede trafik og ikke på planlagt, men aflyst trafik.

Formelen for *produktregulariteten* er følgende (hvor trafikmængden er lig med antallet af registrerede ankomster):

$$\frac{(\text{Trafikmængden} - \text{antal forsinkede ankomstregistreringer}) * 100}{\text{Trafikmængden}}$$

Med det gældende forsinkelseskriterium på max. 5 minutter er produktregulariteten på de omhandlede strækninger for år 2000 og efter ovenstående formel opgjort til 97,3%.

2.2.2 Beregning af den korrigerede produktregularitet (KorrPR)

For den omhandlede trafik ønskes en vederlagsregulering, som tager højde for at regulariteten af operatørens trafik også påvirkes af forhold, for hvilke operatøren ikke er ansvarlig. Derfor opereres med et korrigeret udtryk for produktregulariteten.

Korrektionen foretages ud fra periodens registreringer af antallet af påvirkede tog (såvel operatørens som andre operatørers), som er forsinket med >5 minutter p.g.a. hændelser på strækningerne samt en opgørelse af hvem, der har forårsaget disse hændelser.

Den relative betydning af hændelser, som overvejende skyldes forhold, for hvilke operatøren er ansvarlig (herefter benævnt *OP – operatørens påvirkning*), kan opgøres som følger:

$$OP = \frac{\text{antal påvirkede tog som følge af operatørens hændelser}}{\text{antal påvirkede tog i alt}}$$

Formelen for *den korrigerede produktregularitet (KorrPR)*, som vil danne baggrund for beregning af vederlagsreguleringen for de omhandlede strækninger, vil herefter se således ud:

$$\frac{(\text{Trafikmængden} - (\text{antal forsinkede ankomstregistreringer} * OP)) * 100}{\text{Trafikmængden}}$$

Baseret på en gennemsnitsbetragtning for hhv. Nordpakken og Sydpakken samt på erfaringstal for en kortere periode, hvor det fremgår at, ca. 52% af de påvirkede tog er forårsaget af forhold, for hvilke DSB som den nuværende operatør er ansvarlig, er den nuværende, men korrigerede produktregularitet, opgjort til ca. 98,6% for de omhandlede strækninger.

2.2.3 Trafikpålidelighed generelt

Trafikpålideligheden udtrykker generelt forholdet mellem planlagt trafik og antallet af urettidig varslede aflysninger.

Opgjort på udvalgte registreringsstationer og baseret på, at et aflyst tog ikke nødvendigvis omfatter hele strækningen, men måske kun dele heraf, kan formelen for trafikpålideligheden opstilles således:

$$\frac{(\text{Planlagt trafikmængde} - \text{antal urettidig varslede ankomstaflysninger}) * 100}{\text{Planlagt trafikmængde}}$$

”Planlagt trafikmængde” defineres som antal planlagte ankomster ifølge køreplanen for de udvalgte registreringsstationer.

”Antal urettidig varslede ankomstaflysninger” defineres som aflysninger af ankomster for de udvalgte registreringsstationer, som ikke er varslet senest 72 timer før planlagt afgang fra togets første station gennem opslag eller anden form for annoncering på berørte stationer, via Internettet og gennem som minimum et offentligt medium i øvrigt (avis eller radio/TV).

Udregnet efter ovenstående formel, men dog baseret på, at opgørelsen er foretaget på en begrænset periode, samt at der i dag ikke sker en systematisk bearbejdning af oplysningerne om årsagerne hhv. sondringen mellem rettidig og urettidig varsling af aflysninger, er den nuværende trafikregularitet på de omhandlede strækninger opgjort til at ligge i intervallet 98,6 – 99,6%.

2.2.4 **Beregning af den korrigerede trafikpålidelighed (KorrTP)**

For den omhandlede trafik ønskes en vederlagsregulering, som tager højde for at pålideligheden af operatørens trafik også påvirkes af forhold, for hvilke operatøren ikke er ansvarlig. Endvidere ønskes i udmålingen af vederlagsreguleringen en særlig høj vægtning af urettidig varslede aflysninger. Derfor opereres med et korrigeret udtryk for trafikpålideligheden.

Korrektionen for den tillagte betydning af urettidig varslede aflysninger foretages ved, at disse aflysninger indgår med **6-dobbelt vægt** i det korrigerede udtryk for trafikpålideligheden.

Korrektionen for det forhold, at urettidig varslede aflysninger kan skyldes forhold, for hvilke operatøren ikke er ansvarlig, foretages ud fra periodens registreringer af antal af operatørens helt eller delvist aflyste tog, hvor varsling ikke er foregået rettidig samt en opgørelse af årsagerne til disse aflysninger.

Den relative betydning af årsager til urettidig varslede aflysninger på strækningerne, som overvejende skyldes forhold, for hvilke operatøren er ansvarlig (herefter benævnt *OAA – operatørens ansvar for egne aflysninger*), kan opgøres som følger:

$$\text{OAA} = \frac{\text{antal urettidig varslede aflysninger af tog som skyldes operatøren}}{\text{antal urettidig varslede tog i alt}}$$

Formelen for den korrigerede trafikpålidelighed (KorrTP), som vil danne baggrund for beregning af vederlagsreguleringen for de omhandlede strækninger, vil herefter se således ud:

$$\frac{(\text{Planlagt trafikmængde} - (\text{antal urettidig varslede ankomstaflysninger} * \mathbf{OAA}) * \mathbf{6}) * 100}{\text{Planlagt trafikmængde}}$$

Udregnet efter ovenstående korrigerede formel, men igen baseret på, at opgørelsen er foretaget på en begrænset periode samt at der i dag ikke sker en systematisk bearbejdning af oplysningerne om årsagerne hhv. sondringen mellem rettidig og urettidig varsling af aflysninger, er den nuværende, men korrigerede trafikregularitet for de omhandlede strækninger opgjort til at ligge i intervallet 96,2 – 98,1%.

2.2.5 **Beregning af vederlagsreguleringen ud fra regularitets- og pålidelighedsfaktoren**

Den konkrete afslag, som operatøren skal give i vederlaget fra Trafikministeriet eller det tillæg i vederlaget, som operatøren skal modtage fra Trafikministeriet, beregnes ud fra en sammenvejning af de ovenfor beskrevne korrigerede tal for produktregulariteten (KorrPR) og trafikpålideligheden (KorrTP).

Sammenvejningen sker gennem en beregning af det, som er benævnt regularitets- og pålidelighedsfaktoren.

Formelen for regularitets- og pålidelighedsfaktoren er følgende:

$$\frac{\mathbf{Korrigeret\ ProduktRegularitet} * \mathbf{Korrigeret\ TrafikPålidelighed}}{100}$$

Baseret på tidligere indikerede erfaringstal og ud fra en gennemsnitsbetragtning for trafikken på de omhandlede strækninger, vil regularitets- og pålidelighedsfaktoren herefter kunne beregnes således:

$$\frac{98,7 * 98,1}{100} = 96,8 \%$$

I tilfælde af dette eksempel vil regularitets- og pålidelighedsfaktoren ligge inden for det interval (95-97%), hvor der ikke sker en regulering af vederlaget som følge af regulariteten/pålideligheden. I forbindelse med en relativt beskedne forbedring af enten regulariteten eller pålideligheden i forhold det viste eksempel, vil regularitets- og pålidelighedsfaktoren overstige det fastlagte mål på 97%, hvilket i så fald ville medføre et forholdsmæssigt tillæg på 2,5% i vederlaget til operatøren for den opgjorte periode.

2.3 Bod/bonus aftale med Banestyrelsen om kanalregularitet

I tillæg til og uafhængig af aftalen mellem Trafikministeriet og operatør vil der særskilt blive indgået aftale mellem operatør og Banestyrelsen omkring adgang til infrastruktur og den kanalregularitet, som stilles til rådighed fra Banestyrelsens side.

Denne aftale mellem operatøren og Banestyrelsen indeholder elementer af bod/bonus og er nærmere beskrevet i Bilag 10, hvorfor der herunder blot er indsat en overordnet beskrivelse.

I kontrakten mellem operatør og Banestyrelsen fokuseres på den kvalitet i form af kanalregularitet, som Banestyrelsen kan levere. Kanalregulariteten er et udtryk for antallet af kanaler, som Banestyrelsen til tiden (dvs. inden for en max. forsinkelse på 5 minutter) stiller til rådighed for operatøren, sat i forhold til operatørens trafikmængde (antallet af togankomster, registreret på udvalgte ankomststationer).

Hovedprincipperne i denne kontrakt mellem operatøren og Banestyrelsen er, at Banestyrelsen betaler bod til operatøren, hvis den lovede kanalregularitet ikke er opfyldt. Hvis den leverede kanalregularitet er højere end lovet, betaler operatøren en bonus til Banestyrelsen.

Bod/bonus-afregning mellem operatør og Banestyrelsen sker på månedsbasis og udregnes efter et fast beløb pr. rettidigt tog som ligger hhv. over eller under det, der svarer til den lovede kanalregularitet. Som det fremgår af Bilag 10, opereres med et såvel nedre som øvre loft for størrelsen på bod/bonus mellem operatør og Banestyrelsen.

2.4 Rapportering samt måling af regularitet og pålidelighed

Operatøren er i forhold til aftalen med Trafikministeriet forpligtet til løbende og på forlangende at kunne levere konkrete opgørelser over trafikens regularitet og pålidelighed samt årsager til eventuelle forsinkelser og aflysninger.

Hovedparten af disse oplysninger vil skulle tilvejebringes af Banestyrelsen som led i aftalen om anvendelse af infrastrukturen, jfr. Bilag 10.

2.4.1 Rapportering vedrørende regularitet og pålidelighed

Operatøren skal som minimum og uopfordret senest 10 arbejdsdage efter udgangen af hvert kvartal levere følgende oplysninger omkring regularitet og pålidelighed, jfr. definitionerne i afsnit 2.2. Oplysningerne angives for kvartalet samt for år til dato:

- *en opgørelse af produktregulariteten generelt for operatørens trafik – bilagt de anvendte tal for trafikmængden og forsinkede ankomster på >5 minutter*
- *en opgørelse af den korrigerede produktregularitet for operatørens trafik – bilagt de anvendte tal og opgørelser i øvrigt omkring antal påvirkede tog som følge af operatørens hændelser, typer af hændelser, der har medvirket til påvirkning af tog og anvendte tal for påvirkede tog i alt.*

- *en samlet opgørelse over rettidig varslede aflysninger* - opgjort i hhv. helt eller delvist aflyste tog og aflyste ankomster – bilagt en redegørelse for hvornår og hvorledes disse aflysninger er varslet over for passagererne, som på forlangende skal kunne dokumenteres.
- *en opgørelse af trafikpålideligheden generelt* – bilagt de anvendte tal for planlagt trafikmængde samt urettidig aflyste ankomster.
- *en opgørelse af den korrigerede trafikpålidelighed* – bilagt de anvendte tal samt opgørelser i øvrigt omkring antal urettidig varslede aflysninger af tog, som skyldes operatøren samt antal urettidig varslede aflysninger for operatørens trafik – opgjort i aflyste tog og aflyste ankomster.
- *en sammenregning af regularitets- og pålidelighedsfaktoren* efter de i dette bilag beskrevne principper.

I forbindelse med kontraktophør og eventuelt senere udbud af togtrafikken er operatøren forpligtet til at stille disse data til rådighed for Trafikministeriet til videregivelse til eventuelle tilbudsgivere.

2.4.2 Måling af regularitet og pålidelighed samt afgørelse af årsager til forsinkelser og aflysninger

De oplysninger omkring regularitet og pålidelighed, som operatøren skal levere til Trafikministeriet baseres på oplysninger fra Banestyrelsen – primært på baggrund af Banestyrelsens RDS-system (Regularitets- og Driftsstatistik). Idet det forudsættes, at operatøren overholder sine forpligtelser til underretning og rapportering til Banestyrelsen (jfr. Bilag 10), vil Banestyrelsen senest fra januar 2003 være i stand til at levere de nødvendige oplysninger om trafikken til brug for operatørens afrapportering over for Trafikministeriet.

I al væsentlighed foretages de nødvendige registreringer af ankomster mv. automatisk på registreringsstederne – på enkelte steder dog manuelt.

Ud fra gældende praksis udarbejdes ved hver ankomst, som er forsinket med over 5 min. en driftsrapport med oplysninger om bl.a. sted, forsinkelse, følgeforsinkelser og årsag til forsinkelse.

Oplysninger omkring aflyste tog og aflyste ankomster samt opgørelser omkring hvorvidt aflysningerne er rettidig varslede over for Banestyrelsen samt årsager til aflysninger vil blive opsamlet af Banestyrelsen – bl.a. på indberetning fra operatørerne. Oplysninger om, hvor og hvorledes rettidige varslinger af aflysninger er offentliggjort over for passagererne, vil dog alene skulle tilvejebringes af operatøren.

For den omhandlede trafik vil regulariteten og pålideligheden blive opgjort ud fra registreringer eller opgørelser på følgende registreringsstationer:

Nordpakken:	Sydpakken:
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Århus ▪ Langå ▪ Viborg ▪ Struer ▪ Hurup Thy ▪ Thisted ▪ Holstebro ▪ Skjern ▪ Herning ▪ Ringkøbing 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tønder ▪ Ribe ▪ Esbjerg ▪ Bramming ▪ Varde ▪ Skjern ▪ Ringkøbing ▪ Herning ▪ Silkeborg ▪ Skanderborg ▪ Århus

I forhold til aflyste tog vil indregningen af berørte registreringsstationer således også udelukkende omfatte de fra ovennævnte liste stationer, som er berørt af aflysningen.

Som del af Banestyrelsens RDS system registreres oplysninger omkring årsager til eksempelvis forsinkelser eller aflysninger, hvor de indtræffer, og således ikke kun på de herunder fastlagte registreringsstationer. Banestyrelsen afgør ud fra sine oplysninger skyldsspørgsmålet, og disse afgørelser lægges til grund for de af operatøren afrapporterede udtryk for regulariteten og pålideligheden af operatørens trafik. I tilfælde af uenighed om Banestyrelsens systemer og overordnede principper for fordeling af skyldsspørgsmål kan dette bringes op i Koordineringskomiteen (KKO), som er sammensat af repræsentanter fra Banestyrelsen, operatører samt Trafikministeriet.

2.5 Vederlagsregulering som følge af regularitet og pålidelighed for Tønder-Niebüll

Såfremt operatøren af Sydpakken opnår kontrakt omkring trafikken mellem Tønder og Niebüll, vil regularitetsmålingerne for denne del ske i Tønder og Niebüll. Der vil i givet fald særskilt skulle afrapporteres og foretages vederlagsregulering på denne del mellem operatøren og den tyske ordregiver efter samme principper, som gør sig gældende i kontrakten mellem operatør og Trafikministeriet.

3. Regulering af vederlag som følge af manglende togkm. produktion

I tillæg til den ovenfor beskrevne regulering af vederlaget som følge af regularitet og pålidelighed vil også operatørens samlede togkm. produktion være genstand for regulering af vederlaget.

I forhold til den planlagte togkm. produktion kan den faktiske produktion reduceres med op til ½ % som følge af rettidig og urettidig varslede aflyste tog.

Operatøren kan erstatte togafgange med busbetjening ved infrastrukturarbejder samt ved uforudsete afbrydelser af togtrafikken på grund af vejrlig, tekniske fejl, ulykker m.v. Produktionen udført af ekstraordinære togbusser kan indgå i beregningen af operatørens samlede produktion af togkm.

Såfremt operatøren ikke har leveret den pligtige togkm. produktion i en periode - med de ovennævnte, mulige korrektioner - da reguleres vederlaget i overensstemmelse med kontraktens bestemmelser herom.

4. Kundetilfredshed

Kundetilfredsheden, som skal afdækkes gennem halvårslige undersøgelser blandt passagererne, vil være også være selvstændig genstand for regulering af vederlaget fra Trafikministeriet til operatøren.

4.1 Hovedprincipper i vederlagsregulering vedrørende kundetilfredsheden

Den maximale regulering, som knytter sig til kundetilfredsheden, vil ikke kunne overstige +/- 2,5% af vederlaget til operatøren.

Operatøren er forpligtet til hvert ½ år at gennemføre og levere resultater af kundetilfredshedsundersøgelser til Trafikministeriet.

Undersøgelsernes gennemførelse, metode og fokus skal godkendes af Trafikministeriet under respekt af den overordnede beskrivelse i afsnit 4.3. og 4.4.

Det sammenvejede udtryk for passagerernes tilfredshed opregnes på en 1-5 skala jfr. nedenstående kategorier.

Meget utilfreds	Utilfreds	Hverken/eller	Tilfreds	Meget tilfreds
1	2	3	4	5

Vederlagsreguleringen vedrørende kundetilfredsheden beregnes herefter ud fra en vægtet sammenvejning af de enkelte kvalitetsparametre (jfr. afsnit 4.5).

Niveauet for vederlagsreguleringen, som knytter sig til kundetilfredsheden samt kriterierne herfor, er vist i nedenstående skema:

Tilfredshed	< 2,0	fra og med 2,0 til 2,5	fra og med 2,5 til 3,5	fra og med 3,5 til og med 4,0	> 4,0
Regulering i % af ½ års vederlag	Afslag på 2,5%	Afslag på 1,5%	Ingen regulering	Tillæg på 1,5 %	Tillæg på 2,5 %

4.2 Rapportering vedrørende kundetilfredsheden

Operatøren er forpligtet til hvert ½ år at levere resultater af de gennemførte kundetilfredshedsundersøgelser til Trafikministeriet. Undersøgelserne skal gennemføres i hhv. 2. og 4. kvartal og resultaterne leveres umiddelbart efter udgangen af disse kvartaler.

Sammen med resultaterne skal leveres en redegørelse, som i tilfælde af en markant forværring af kundetilfredsheden generelt eller på specifikke punkter i forhold til tidligere målinger eller i tilfælde af, at kundetilfredshedsundersøgelsen afspejler utilfredshed på enkeltparametre, beskriver, hvilke tiltag målingen giver operatøren anledning til at iværksætte.

En markant forværring af kundetilfredsheden generelt eller på specifikke punkter, som vil fordre en redegørelse fra operatørens side, forudsættes at foreligge, dersom tilfredsheden falder med 1,0 point eller derover på den viste skala fra 1-5 fra en undersøgelse til den næste. En redegørelse fordres også i tilfælde, hvor enkeltparametre opnår en tilfredshedsgrad på under 2,5 - dvs. hovedsageligt i kategorierne ”utilfreds eller meget utilfreds”.

Undersøgelserne skal gennemføres i 2. og 4. kvartal, ligesom afrapporteringen på kundetilfredshedsundersøgelserne skal foreligge umiddelbart efter udgangen af 2. og 4. kvartal.

I forbindelse med kontraktophør er operatøren ligeledes forpligtet til at medvirke til gennemførelse af en supplerende kundeundersøgelse, som måtte indgå i en eventuel kommende operatørs forberedelsesarbejde inden overtagelse. Den praktiske gennemførelse af en sådan supplerende undersøgelse finansieres af Trafikministeriet. I forbindelse med kontraktophør er operatøren samtidig forpligtet til at stille resultater af gennemførte kundeundersøgelser til rådighed for Trafikministeriet til videregivelse til eventuelle tilbudsgivere.

4.3 Parametre i kundetilfredshedsopgørelsen

Operatøren er berettiget til og ønskes at foretage mere vidtgående kundeundersøgelser end det, som kræves i forhold til udregning af vederlagsreguleringen som følge af kundetilfredsheden.

Som minimum vil de leverede analyseresultater skulle afdække følgende hovedparametre, hvor det dog forudsættes, at detaljeringsniveauet for den konkrete undersøgelse vil være større, men at der vil kunne foretages en opregning af tilfredsheden på det aggregerede niveau samlet og for hver hovedparameter:

- Samlet tilfredshed (alt i alt) med rejsen, hvor undersøgelsen er foretaget
- Generel tilfredshed med operatørens serviceniveau
- Tilfredshed med informationen, som er givet i toget
- Tilfredshed med rettidigheden (regulariteten) på det tog hvor undersøgelsen er foretaget

- Tilfredshed med mulighed for siddeplads
- Tilfredshed med togpersonalet
- Tilfredshed med togets standard – herunder rengøring
- Tilfredshed med rejsetiden

Trafikministeriet betinger sig retten til efter eget valg at kræve op til 2 yderligere hovedparametre afdækket gennem kundeundersøgelsen og indregnet i beregningen af den samlede score.

Det forudsættes, at undersøgelsen gennemføres således, at der også sker en registrering af relevante baggrundsvariable, således at tilfredsheden kan synliggøres på relevante segmenter mv. – herunder bl.a.:

Rejsehjemmel:

- business rejsende (enkelt/returbillet)
- rejsende på standardbillet (enkelt/retur)
- klippekort
- skole- uddannelseskort
- frikort
- måneds- eller periodekort
- 65- eller ungdomsbillet o.s.v.

Rejseformål:

- pendlere for uddannelse
- pendlere for arbejde
- forretningsrejsende/tjenesterejsende
- kursusrejsende
- privatrejsende (indkøb, privat besøg) osv.

Endvidere vil undersøgelsen skulle afdække, hvorfra og hvortil den enkelte respondent rejser, samt hvorvidt hele turen er foretaget med én eller flere operatører. Sidstnævnte vil indgå i vægtningen af de enkelte besvarelser i den samlede tilfredshedsopgørelse.

4.4 Undersøgelsesmetode og foranalyse

Den endelige undersøgelsesmetode inkl. eventuelle detailspørgsmål og den nøjagtige vægtning heraf mv. vil skulle aftales mellem operatør og Trafikministeriet i forberedelsesperioden og således godkendes af Trafikministeriet. Operatøren skal udarbejde oplæg til undersøgelseskoncept så rettidigt, at en foranalyse kan gennemføres i 4. kvartal af forberedelsesperioden (2002).

I sidste halvår af forberedelsesperioden gennemføres i samarbejde med DSB en foranalyse på de omhandlede strækninger og ud fra den aftalte metodik, som muliggør sammenligning med operatørens egne analyser i driftsperioden. Den praktiske gennemførelse af denne foranalyse finansieres af Trafikministeriet.

Udgangspunktet vil være, at undersøgelserne foretages som halvårlige stikprøveundersøgelser i form af spørgeskemaer, som uddeles i operatørens tog. Undersøgelsen skal foretages af eller som minimum gennemføres under kontrol af ekstern ekspertise, der kan fungere som garant for undersøgelsens validitet og kvalitet.

4.5 Principper for beregning af tilfredshed

Beregningen af den sammenvejede kundetilfredshed på den viste 1-5 skala vil i hovedprincipper foregå ud fra følgende forudsætninger.

Forudsætning 1: En beregning af kundetilfredsheden hvor der sker:

- en 75% vægtning af indkomne besvarelser for rejsende der udelukkende har rejst med den operatør, som konkret skal måles på den gennemførte undersøgelse
- en 25% vægtning af indkomne besvarelser for rejsende, som har rejst i en kombination af flere togoperatører. (dvs. over en længere strækning end den trafik, som operatøren selv er ansvarlig for).

Forudsætning 2: En vægtning af de enkelte parameter, jfr. følgende fordeling:

Hovedparameter	Vægtning
Samlet tilfredshed (alt i alt) med rejsen, hvor undersøgelsen er foretaget	25%
Generel tilfredshed med operatørens serviceniveau	25%
Specifikke forhold – herunder: <ul style="list-style-type: none"> • Tilfredshed med informationen som er givet i toget • Tilfredshed med rettidigheden (regulariteten) • Tilfredshed med mulighed for siddeplads • Tilfredshed med togpersonalet • Tilfredshed med togets standard – herunder rengøring • Tilfredshed med rejsetiden • Evt. supplerende parametre (max 2) som Trafikministeriet måtte forlange målt i undersøgelserne (jfr. afsnit 4.3) 	samlet 50% med en ligelig fordeling mellem de 6-8 parametre. (dvs. 6,25% til hver i tilfælde af 8 parametre)

Forudsætning 3: Såfremt undersøgelsen aftales at skulle gennemføres på et mere detaljeret niveau med flere underspørgsmål til ovenstående parametre, vil tilfredsheden for den enkelte hovedparameter opregnes med en ligelig vægtning af de enkelte underspørgsmål.

I simpel form og forudsat, at tilfredsheden på de enkelte parametre er opregnet på baggrund af eventuelle underspørgsmål, vil beregningen af kundetilfredsheden herefter se således ud.

Tilfredshed for rejsende, der udelukkende har rejst med operatøren	Tilfredshed for rejsende, der har rejst i kombination med flere togoperatører
Samlet tilfredshed med rejsen * 25%	Samlet tilfredshed med rejsen * 25%
+ Generel tilfredshed med operatøren * 25%	+ Generel tilfredshed med operatøren * 25%
+ Sum af tilfredshed på de øvrige parametre * 50%	+ Sum af tilfredshed på de øvrige parametre * 50%
= tilfredshed for rejsende, der udelukkende har rejst med operatøren * 75% = TO (tilfredshed m. operatøren)	= tilfredshed for rejsende på kombinationsrejser med flere operatører * 25% = TK (tilfredshed m. kombirejse)
Samlet tilfredshed = TO + TK	

Den samlede tilfredshed vil herefter danne baggrund for beregningen af den eventuelle regulering i form af afslag i eller tillæg til operatørens vederlag.

4.6

Vederlagsregulering vedrørende kundetilfredshed for Tønder-Niebull

Såfremt operatøren af Syd pakken opnår kontrakt på strækningen Tønder-Niebull, vil kundetilfredsheden særskilt skulle opgøres på den tyske strækning efter ovennævnte principper, ligesom reguleringen af vederlaget afregnes efter samme principper med den tyske ordregiver.

Foranalysen omkring kundetilfredshed vil, såfremt DSB betjener den tyske strækning i 2002 på undersøgelsestidspunktet, også skulle omfatte denne del. Den praktiske gennemførelse af foranalysen på den tyske strækning finansieres af den tyske ordregiver.

Bilag 4 Personale

Indholdsfortegnelse

1.	Indledning	1
2.	Medarbejdere omfattet af Virksomhedsoverdragelsesloven	1
2.1	Lovgrundlag	1
2.2	Hvem er omfattet	1
2.3	Tidsplan for forberedelsesperioden af overenskomstansatte	2
3.	Tjenestemænd	3
3.1	Lovgrundlag	3
3.2	Hvem er omfattet	3
3.3	Udlån af tjenestemænd	3
3.3.1	Vilkår i forbindelse med udlån	4
3.3.2	Udbetaling af løn	4
3.3.3	Tidsfrist for tjenestemænds foreløbige og endelige tilsagn om udlån	4
3.4	Orlovsordning for tjenestemænd	5
3.4.1	Vilkår i forbindelse med orlov	5
3.4.2	Udbetaling af løn	6
3.4.3	Tidsfrist for tjenestemænds varsel af ønske om orlov	6
3.5	Overgang til overenskomstansættelse	6
3.5.1	Vilkår for overgang til overenskomstansættelse	6
3.5.2	Udbetaling af løn	7
3.5.3	Tidsfrist for tjenestemænds ønske om overgang	7
4.	Information til og om alle omfattede medarbejdergrupper	7
4.1	Information til medarbejderne	7
4.2	Refusionsopgørelse	8
4.3	Særlige forhold	8
5.	Operatørens forpligtigelse i forhold til rekruttering af nye medarbejdere	8
6.	Operatørens forpligtigelse i forhold til uddannelse	9
6.1	Minimumskrav vedr. personalets uddannelse	9
6.1.1	Salgspersonale	9
6.1.2	Lokoførere	9
6.2	Uddannelsesmuligheder for lokoførere i forberedelsesperioden	10
6.3	Tidsrammer for lokoføreruddannelse i forberedelsesperioden	10
6.4	Omkostninger ved uddannelse i forberedelsesperioden	10
6.5	Omkostninger ved uddannelse i driftsperioden	11
6.6	Efteruddannelse	11
7.	Sociale klausuler	11
7.1	Ansættelse af medarbejdere på særlige vilkår	11

7.2	Efterlevelse af principper om etnisk ligestilling	12
7.3	Krav om en personalepolitik	12
8.	Arbejds miljø	12
9.	Forhold ved kontraktophør	12
9.1	Overdragelse af opgaver og medarbejdere	12
Appendiks 1	Listen over de medarbejder, der ved udbudsmaterialets udfærdigelse var omfattet af Virksomhedsoverdragelsesloven	
Appendiks 2	Listen over de Tjenestemænd, der ved udbudsmaterialets udarbejdelse var omfattet af tilbudet om hhv. overdragelse, udlån eller orlov.	
Appendiks 3	Principper for etablering af udlånsaftale	
Appendiks 4	Principper for etablering af orlovsaftale med DSB	
Appendiks 5	Principper for aftale om overgang til ansættelse hos nye operatør	
Appendiks 6	Procedurer for udvælgelse	

1. Indledning

Formålet med dette bilag er at beskrive de forpligtelser og vilkår, operatøren skal opfylde ved overtagelse og/eller lån af medarbejdere, der er ansat i DSB og beskæftiget på de omfattede strækninger.

Det er ikke muligt at stille garanti for, at medarbejderne vælger at lade sig overdrage, udlåne eller ansætte. Der er derfor indgået en aftale mellem Trafikministeriet og DSB, som sikrer en evt. ny operatør gode vilkår for at tiltrække medarbejdere i forbindelse med overdragelsen af driften.

Begrebet *medarbejdere* omfatter samtlige medarbejdergrupper, der har relevans for dette udbud, herunder; lokoførere, salgspersonale, stationspersonale, togpersonale, klargøringspersonale og lokale trafikplanlæggere (tjenestefordelere dedikeret den udbudte trafik).

2. Medarbejdere omfattet af Virksomhedsoverdragelsesloven

2.1 Lovgrundlag

For overenskomstansatte vil der være tale om overdragelse i henhold til lov nr. 111 af 21. marts 1979 om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse, der er baseret på EU-direktiv nr. 77/187/EØF af 14. februar 1977 om varetagelse af arbejdstagernes rettigheder i forbindelse med overførsel af virksomheder, bedrifter og dele af bedrifter, som senest ændret ved EU-direktiv nr. 98/50/EF af 29. juni 1998 (herefter benævnt : Virksomhedsoverdragelsesloven).

Overdragelsen omfatter alene de ansatte, der er tilknyttet de udbudte strækninger.

I medfør af Virksomhedsoverdragelsesloven indtræder den nye operatør umiddelbart i de rettigheder og forpligtelser, der består på overdragelsestidspunktet i henhold til kollektiv overenskomst og aftale (herunder kutyper), bestemmelser om løn- og arbejdsforhold, der er fastlagt eller godkendt af offentlige myndigheder og eventuelle individuelle aftaler om løn- og arbejdsforhold.

Forpligtelser vedr. overenskomstkraft er gældende, indtil den kollektive overenskomst opsiges eller udløber, eller indtil anden kollektiv overenskomst træder i kraft, eller får virkning.

2.2 Hvem er omfattet

Ved fastlæggelsen af, hvilke medarbejdere der skal anses for tilknyttet til udbudte strækninger, er det besluttet, at overdragelsen af overenskomstansatte til en ny operatør omfatter personer, der i det sidste halve år inden overdragelsen i overvejende grad har været beskæftiget med den udbudte togtrafik.

For stationspersonale på overenskomst vil overdragelse ske, når den pågældende i mere end 50 pct. af arbejdstiden er beskæftiget på en eller flere stationer, der er tilknyttet de udbudte strækninger. For togpersonale og lokomotivførere vil overdragelse ske, når den pågældende i mere end gennemsnitlig 50 pct. af arbejdstiden har været beskæftiget med den udbudte togtrafik.

Listen over medarbejdere, der på tidspunktet for udbudsmaterialets udarbejdelse, ville have været omfattet af denne bestemmelse, er vedlagt i Appendiks 1 til dette bilag.

Der kan ikke stilles garanti for, at sammensætningen og antallet af overenskomstansatte vil være det samme ved kontraktens indgåelse og ved driftstart.

2.3 Tidsplan for forberedelsesperioden af overenskomstansatte

Der er besluttet, at de overenskomstansatte, der er omfattet af Virksomhedsoverdragelsesloven, senest 3 måneder før overdragelsen skal give bindende meddelelse til DSB om, hvorvidt de agter at lade sig overdrage til den nye operatør.

Virksomhedsoverdragelsesloven indebærer alene en ret, men ikke en pligt, for de berørte medarbejdere til at overgå til den nye operatør. Dette indebærer, at den nye operatør ikke kan kræve, at de omfattede medarbejdere overdrages.

Hvis den pågældende medarbejder ikke ønsker at lade sig overdrage til den nye operatør, er dette at betragte som en opsigelse til DSB.

Operatøren skal umiddelbart i forbindelse med overdragelsen underrette det/de pågældende fagforbund, såfremt operatøren ikke ønsker at indtræde som overenskomstpart i den/de kollektive overenskomst(er), der måtte omfatte medarbejdere, der er blevet overdraget i henhold til Virksomhedsoverdragelsesloven. Det bemærkes, at passivitet kan medføre, at den nye operatør anses som indtrådt i overenskomstforholdet/overenskomstforholdene.

Det bemærkes videre, at der af arbejdsministeren den 31. marts 2001 blev fremsat et ændringsforslag til Virksomhedsoverdragelsesloven, hvilket forslag blandt andet indebærer, at der fastsættes frister for, hvornår erhververen senest skal give meddelelse om, hvorvidt han ønsker at indtræde som overenskomstpart. Efter forslaget skal erhververen inden 5 uger efter det tidspunkt, hvor han vidste eller burde vide, at de ansatte eller en del af de ansatte, der overdrages, har været omfattet af en kollektiv overenskomst, dog tidligst 3 uger efter driftsstart, underrette det pågældende fagforbund, såfremt erhververen ikke ønsker at tiltræde overenskomsten. I modsat fald anses erhververen for at have tiltrådt overenskomsten. Der gøres opmærksom på, at ændringsforslaget endnu ikke er vedtaget, og at der kan ske ændringer undervejs.

3. Tjenestemænd

3.1 Lovgrundlag

Tjenestemænds ansættelsesforhold anses for særegne i en sådan grad, at det ikke er muligt at lade dette regulere af Virksomhedsoverdragelsesloven.

Den nye operatør er således ikke i kraft af Virksomhedsoverdragelsesloven forpligtet til at indtræde i rettigheder og forpligtelser i relation til tjenestemænd eller lønmodtagere ansat på tjenestemandslignende vilkår, ligesom en tjenestemand ikke er forpligtet til at *overgå* til den nye operatør, idet de særlige forhold, der gør sig gældende for sådanne stillinger (herunder rådighedsløn, tjenstlig forhør, pension m.v.) ikke nødvendigvis er sikrede hos den nye operatør.

Tjenestemandsansatte er heller ikke forpligtede til at lade sig *udlåne* til den nye operatør for at udføre deres hidtidige arbejde, idet dette efter omstændighederne kan udgøre en væsentlig ændring af de pågældendes stilling.

Mulige løsningsmodeller må derfor hvile på frivillighedsprincippet. Der vil således være følgende frivillige muligheder for de omfattede tjenestemænd:

- Udlån til den nye operatør
- Orlov fra DSB og midlertidig ansættelse på overenskomst hos den nye operatør
- Overgang til overenskomstansættelse hos den nye operatør

De tre muligheder uddybes nærmere i det følgende.

3.2 Hvem er omfattet

Fælles for de tre muligheder er, at tilbudet herom gives til togpersonale, lokomotivførere, tjenestefordelere dedikeret den udbudte trafik, salgsmedarbejdere, stationsbetjente samt eventuelt andet stationspersonale, der er ansat som tjenestemænd eller lønmodtagere ansat på tjenestemandslignende vilkår ved driftsstart (5. januar 2003), og som i 1. halvår 2002 i gennemsnitlig mindst 10 % af arbejdstiden har været beskæftiget med den trafik, der er omfattet af udbudet.

Listen over de medarbejdere, der ved udbudsmaterialet udarbejdelse, vil være omfattet af tilbudet om hhv. overgang, udlån eller orlov er vedlagt i Appendiks 2 til dette bilag. Der kan ikke stilles garanti for, at sammensætningen og antallet af tjenestemænd vil være det samme ved kontraktens indgåelse og 1. halvår 2002.

Appendiks 6 til dette bilag beskriver de procedurer, der i tilfælde af overtal vil blive anvendt til at udvælge de tjenestemænd, der vil få mulighed for at anvende de frivillige ordninger.

3.3 Udlån af tjenestemænd

Udlån af tjenestemænd vil ske efter nedenstående overordnede retningslinier.

Principper for etablering af udlånsaftale fremgår af Appendiks 3 til dette bilag.

3.3.1 Vilkår i forbindelse med udlån

Under udlånet bibeholder tjenestemanden sit ansættelsesforhold til DSB med de rettigheder og forpligtelser der følger heraf. Under udlånet optjenes anciennitet på vanlig vis, ligesom muligheden for naturligt avancement fortsat er tilstede. Den nye operatør vil have mulighed for at udlodde en forholdsmæssig andel af eventuelle lokallønsmidler til udlånte tjenestemænd. Den enkelte tjenestemand har mulighed for at opsige udlånsaftalen med et års varsel med virkning ved udgangen af det 2. år af udbudsperioden. Dog kan højst 20 pct. af de udlånte tjenestemænd returnere til DSB og højst 30 pct. i en enkelt medarbejderkategori. Hvis mere end 20 pct. (respektive 30 pct. inden for en enkelt medarbejderkategori) ønsker at returnere til DSB, vil udvælgelsen ske ved lodtrækning.

Tilbagevenden til DSB i kontraktperioden er herefter kun muligt, såfremt den pågældende tjenestemand søger og får en ledig stilling i DSB.

Hvis den udlånte tjenestemand bliver opsagt af den nye operatør i udlånsperioden, skal operatøren betale DSB et beløb svarende til 18 måneders aktuel bruttoløn (inkl. pensionsbidrag) ved opsigelsen.

Hvis tjenestemanden inden for de første 6 måneder af udlånsperioden tager imod et tilbud om ansættelse – på overenskomst- eller på kontraktvilkår – hos den nye operatør, og medarbejderen dermed opsiger sin tjenestemandstilling, betaler DSB en godtgørelse efter principperne for overgang til ansættelse på overenskomstmæssige vilkår.

3.3.2 Udbetaling af løn

Udbetaling af løn og evt. rådighedsløn vil fortsat blive varetaget af DSB.

Den nye operatør refunderer DSB lønudgifter (inkl. administrationsomkostninger og pension) til de udlånte tjenestemænd.

Refusionen sker månedsvis og således, at refusionsbeløbet skal være anvist DSB senest samtidig med lønudbetalingen til de udlånte tjenestemænd.

Den praktiske tilrettelæggelse af refusionsordningen aftales mellem DSB og operatøren senest 1 måned inden driftsstart.

3.3.3 Tidsfrist for tjenestemænds foreløbige og endelige tilsagn om udlån

Tjenestemænd skal senest 9 mdr. før driftsstart over for DSB tilkendegive, hvorvidt de påtænker at lade sig udlåne til den nye operatør.

Tjenestemænd skal senest 4 mdr. før driftsstart endeligt og bindende over for DSB tilkendegive, hvorvidt de vil lade sig udlåne til den nye operatør.

DSB orienterer umiddelbart derefter (henholdsvis primo april og primo september) den/de nye operatør(er) om udfaldet.

3.4 Orlovsordning for tjenestemænd

Tjenestemænd kan få orlov fra deres tjenestemandstilling hos DSB efter nedenstående overordnede retningslinier.

Principper for etablering af orlovsaftale med DSB fremgår af Appendiks 4 til dette bilag.

3.4.1 Vilkår i forbindelse med orlov

I forbindelse med orlovsperiodens etablering overgår de pågældende tjenestemænd til ansættelse hos den nye operatør.

I hele orlovsperioden er den nye operatør og ikke DSB arbejdsgiver, og de pågældende tjenestemænd kan i orlovsperioden ikke påberåbe sig de rettigheder, som følger af tjenestemandsansættelsen. Dette indebærer blandt andet, at tjenestemændene i orlovsperioden ikke er omfattet af reglerne om rådighedsløn.

Under orlovsperioden er de pågældende tjenestemænds løn- og ansættelsesvilkår reguleret af den for den nye operatør gældende overenskomst eller de gældende kontraktvilkår.

Tjenestemandspensionsalder optjenes under orloven, under forudsætning af, at operatøren indgår aftale med de berørte faglige organisationer om, at der ikke samtidig betales overenskomstmæssigt pensionsbidrag.

Orlovsperioden gælder for hele kontraktens løbetid. Tilbagevenden til DSB i kontraktperioden er kun mulig, såfremt den pågældende tjenestemand søger og får en ledig stilling i DSB.

Hvis tjenestemanden inden for de første 6 måneder af orlovsperioden tager imod et tilbud om ansættelse – på overenskomst- eller på kontraktvilkår – hos den nye operatør, og medarbejderen dermed opsig sin tjenestemandstilling, betaler DSB en godtgørelse efter principperne for overgang til ansættelse på overenskomstmæssige vilkår.

Såfremt en medarbejder med orlov fra DSB bliver opsagt af den nye operatør, kan medarbejderen, såfremt årsagen til opsigelsen har baggrund i arbejdsmarkedsmæssige forhold (f.eks. nedskæringer eller effektiviseringer), returnere til DSB før orlovens ophør, såfremt DSB har passende beskæftigelse. Såfremt dette ikke er tilfældet eller såfremt opsigelsen ikke er begrundet i arbejdsmarkedsmæssige forhold, kan medarbejderen søge anden beskæftigelse i den resterende del af orlovsperioden.

Ved ophør af orlovsperioden genindtræder de pågældende tjenestemænd i lønvilkår, der svarer til, at ansættelsen hos DSB ikke havde været afbrudt. Det er en forudsætning for genindtrædelse i DSB tjeneste, at den pågældende tjenestemand ikke på tidspunktet for orlovens ophør på grund af alder, sygdom eller uegnethed er ude af stand til at overtage en stilling, som den pågældende ville have pligt til at overtage.

3.4.2 Udbetaling af løn

Den nye operatør udbetaler under orlovsperioden løn direkte til den ansatte.

DSB er som udgangspunkt ikke involveret i personaleadministrative opgaver i løbet af orlovsperioden.

Såfremt der i orlovsperioden optjenes tjenestemandspensionsalder, jf. afsnit 3.4.1, indbetaler den nye operatør et beløb til DSB svarende til DSBs pensionsbidrag i den stilling, der er ydet orlov fra.

3.4.3 Tidsfrist for tjenestemænds varsel af ønske om orlov

Tjenestemænd skal senest 9 mdr. før driftsstart over for DSB tilkendegive, hvorvidt de påtænker at tage orlov fra tjeneste i DSB for at overgå til overenskomstansættelse hos den nye operatør.

Tjenestemænd skal senest 4 mdr. før driftsstart endeligt og bindende over for DSB tilkendegive, hvorvidt de vil tage orlov fra tjeneste i DSB, for at overgå til overenskomstansættelse hos den nye operatør.

DSB orienterer umiddelbart derefter (henholdsvis primo april og primo september) den/de nye operatør(er) om udfaldet.

3.5 Overgang til overenskomstansættelse

Tjenestemænd kan overgå til ansættelse hos den nye operatør efter nedenstående overordnede retningslinier.

Principper for aftale om overgang til ansættelse hos nye operatør fremgår af Appendiks 5 til dette bilag.

3.5.1 Vilkår for overgang til overenskomstansættelse

Såfremt en tjenestemand frivilligt vælger overgang til ansættelse på overenskomstmæssige vilkår, tilbydes tjenestemanden én af følgende kompensationsmuligheder:

- 4 års opskrivning af pensionsalder.
- 3 års opskrivning af pensionsalder samt særlig godtgørelse svarende til 3,75 måneders løn.
- 2 års opskrivning af pensionsalder samt særlig godtgørelse svarende til 7,5 måneders løn.
- 1 års opskrivning af pensionsalder samt særlig godtgørelse svarende til 11,25 måneders løn.
- Særlig godtgørelse svarende til 15 måneders løn.

Der kan maksimalt tillægges pensionsalder for et tidsrum svarende til perioden fra fratrædelsen som tjenestemand til det fyldte 70. år, og ingen kan opnå mere end 37 års pensionsalder.

Den særlige godtgørelse beregnes af den i henhold til lov om tjenestemandspension pensionsgivende løn. Der ydes ikke feriegodtgørelse og betales ikke pensionsbidrag af den særlige godtgørelse.

Ved overgang til overenskomstsansættelse ophører tjenestemandsansættelsen definitivt, og beslutningen kan ikke omgøres.

Den særlige godtgørelse forfalder til betaling ved fratrædelsen som tjenestemand og betales af DSB.

3.5.2 Udbetaling af løn

Samtlige opgaver i forbindelse med lønudbetaling og personaleadministrationen varetages fra driftsstart af den nye operatør, dog jf. pkt. 5.

3.5.3 Tidsfrist for tjenestemænds ønske om overgang

Tjenestemænd skal senest 9 mdr. før driftsstart over for DSB tilkendegive, hvorvidt de påtænker at overgå til den nye operatør.

Tjenestemænd skal senest 4 mdr. før driftsstart endeligt og bindende over for DSB tilkendegive, hvorvidt de vil overgå til den nye operatør.

DSB orienterer umiddelbart derefter (henholdsvis primo april og primo september) den/de nye operatør(er) om udfaldet.

4. Information til og om alle omfattede medarbejdergrupper

4.1 Information til medarbejderne

I forhold til de omfattede medarbejdere (såvel overenskomst- som tjenestemandsansatte) orienterer DSB i løbet af 2. halvår 2001 de overenskomst- og tjenestemandsansatte om årsag, tidspunkt og rammevilkår for overdragelsen samt de fastlagte frister for tilkendegivelse af kommende arbejdstilhørsforhold.

DSB er pålagt i rimelig tid efter afgørelsen vedr. fremtidige operatører af Syd- og Nordpakken at indlede de nødvendige forhandlinger med medarbejdernes repræsentanter, eller såfremt sådanne ikke er valgt eller udpeget, de berørte medarbejdere med henblik på at nå frem til de nødvendige aftaler.

Den nye operatør orienteres, såfremt medarbejdere har påberåbt sig ejerskiftet som fratrædelsesgrund. Disse medarbejdere er herefter ikke omfattet af nærværende aftale, og DSB påtager sig at honorere eventuelle forpligtelser i forbindelse hermed.

I det omfang, der er behov for at orientere medarbejdere, der skal overdrages til den nye operatør, stilles disse frit til at deltage i sådanne informationsaktiviteter i nødvendigt omfang (aftales konkret).

4.2 Refusionsopgørelse

Med overdragelsestidspunktet som skæringsdag skal der udfærdiges sædvanlig refusionsopgørelse.

Saldoen berigtiges kontant på anfordring.

Refusionsopgørelsen skal være udarbejdet senest 3 måneder efter overdragelsen og skal indeholde alle reguleringer parterne imellem, herunder feriepenge, overtidbetaling, pensionsforpligtelser og søgne- og helligdagsbetaling mv.

De ved overtagelsen optjente, men ikke forfaldne krav til bonus, diæter, søgne- og helligdagsbetaling mv. opgøres på overdragelsestidspunktet og berigtiges over refusionsopgørelsen.

Derudover berigtiger DSB optjent feriegodtgørelse indtil overtagelsesdagen over refusionsopgørelsen eller dokumenterer, at indbetaling er sket via feriekort. For medarbejdere, der modtager ferie med løn, refunderes alene et beløb svarende til optjent feriegodtgørelse med ferietillæg, såvel for det løbende som for det følgende ferieår.

Saldoen på refusionsopgørelsen forfalder til betaling senest 21 arbejdsdage efter godkendelse.

Ovenstående gælder tilsvarende ved kontraktens ophør, hvor operatøren vil være den overdragende part.

4.3 Særlige forhold

Krav, der rejses mod DSB eller operatøren efter overdragelsen, men som vedrører forhold, der er opstået inden kontraktens ikrafttræden, er den nye operatør uvedkommende. DSB er forpligtet til at holde den nye operatør skadesløs for ethvert krav i forbindelse hermed.

Operatøren er i den forbindelse forpligtet til straks at gøre DSB opmærksom på sådanne sagsanlæg.

5. Operatørens forpligtigelse i forhold til rekruttering af nye medarbejdere

I forbindelse med rekruttering af nye medarbejdere, der skal uddannes til lokoførere, skal operatøren til enhver tid, leve op til de minimumsbetingelser for ansættelser der fastsættes af Jernbanetilsynet.

De omfattede betingelser gælder bl.a.:

- Alderskrav
- Minimumshøjde
- Synskrav
- Høreevne
- Helbredsattest
- Uddannelsesniveau

6. Operatørens forpligtigelse i forhold til uddannelse

Da det ikke kan tages for givet, at operatøren kan overtage et tilstrækkeligt antal medarbejdere fra DSB til at dække sine driftsforpligtigelser, er operatøren forpligtiget til at forestå uddannelse af nyt personel i såvel forberedelsesperioden, som i den efterfølgende driftsperiode.

6.1 Minimumskrav vedr. personalets uddannelse

Nedenstående afsnit beskriver de krav, der stilles til uddannelse af hhv. salgspersonale og lokoførere.

6.1.1 Salgspersonale

Der stilles krav om at salgspersonalet er bekendt med såvel operatørens produkter som DSBs produkter. Det er op til operatøren, at sikre, at dette produktkendskab er tilstede. DSB stiller alle nødvendige oplysninger og evt. undervisningsmateriale til rådighed vedr. nye og eksisterende produkter. jf. beskrivelsen af disse uddannelseskra v i Bilag 8.

6.1.2 Lokoførere

For lokoførere gælder, at der stilles følgende krav til uddannelse:

På *kort sigt* vil operatøren skulle anvende allerede uddannet personale eller benytte sig af de uddannelses tilbud, der stilles til rådighed af DSB og Privatbanerne.

Kravet til lokoføreres uddannelse vil derfor være, at de er;

- uddannede lokoførere fra DSB og inden for 5 år har kørt på den pågældende strækning (samt litra),
eller
- lokoførere, der er uddannet ved Privatbanerne med særlig strækningsindøvelse forestået af DSB i forberedelsesperioden,
eller
- nyuddannede lokoførere, der har gennemgået en grunduddannelse og en særlig stræknings- og materieluddannelse hos hhv. DSB eller Privatbanerne (eller andre uddannelsesleverandører) efter aftale med Trafikministeriet og godkendt af Jernbanetilsynet.

På længere sigt vil det være muligt at rekruttere offentligt uddannede lokoførere. Der er ved at blive udarbejdet en bekendtgørelse, hvori angives hvilke emner en lokomotivfører skal uddannes i samt en bekendtgørelse om krav til helbred. Det forventes at uddannelsesforløb med udgangspunkt i disse kan påbegyndes i 2003. Uddannelsen vil være underlagt myndighedsfastsatte krav, herunder sikkerhedskrav. Fremover vil alle nyuddannede lokoførere have gennemgået en uddannelse, der som minimum opfylder disse krav.

6.2 Uddannelsesmuligheder for lokoførere i forberedelsesperioden

I forberedelsesperioden vil der være muligt at uddanne og strækningsindøve lokoførere på de vundne strækninger. Uddannelsen kan varetages af hhv. DSB eller Privatbanerne. Uddannelsen vil finde sted under de af Jernbanetilsynet udstukne rammer og opfylde de krav, der er opstillet i de to bekendtgørelser vedrørende uddannelse og helbred.

Det står samtidig operatøren frit for at oprette sin egen uddannelse, blot skal dennes indhold og varighed kunne godkendes af Jernbanetilsynet.

6.3 Tidsrammer for lokoføreruddannelse i forberedelsesperioden

Både DSB og Privatbanerne har tilkendegivet, at de vil stille uddannelseskapacitet til rådighed i løbet af 2002.

Tilbudet er følgende :

	DSB	Privatbanerne
Uddannelsens varighed	23 uger	17 uger
Holdstørrelse	Ca. 20 personer	Ca. 20 personer
Holdstart i 2002	Aftales konkret med DSB	1.april 2002 1.august 2002
Frist for tilmelding til hold	Ca. 6 uger før holdstart	4 uger før holdstart
Uddannelsesindhold	DSBs almindelige grunduddannelse, dog undtaget : Strækningsindøvelse	Almindelige grunduddannelse dog undtaget : ATC Strækningsindøvelse
Litrauddannelse	Kan først planlægges, når Litratypen er kendt.	Kan først planlægges når Litratypen er kendt.

6.4 Omkostninger ved uddannelse af lokoførere i forberedelsesperioden

Uddannelsesomkostninger i forhold til DSB eller Privatbanerne refunderes af Trafikministeriet.

Refusionen finder sted på baggrund af en dokumentation af, at operatøren har gjort en tilstrækkelig indsats for at tiltrække allerede uddannede lokoførere.

Trafikministeriet refunderer ligeledes den løn, der udbetales i uddannelsesperioden, men ikke den løn, der afholdes mellem uddannelsens afslutning og driftsstart.

6.5 Omkostninger ved uddannelse af lokoførere i driftsperioden

Uddannelsesomkostninger vil fra driftsstart og frem til ikrafttrædelsen af det offentlige uddannelses tilbud blive refunderet efter samme principper som forud for driftsstart.

Refusionen finder sted på baggrund af en dokumentation for, at der er behov for de pågældende medarbejdere på de udbudte strækninger.

Herefter vil der kunne rekrutteres direkte fra den offentligt finansierede uddannelse. Hvis der udbetales løn under uddannelsen, vil arbejdsgiveren kunne få refunderet et beløb svarende til max. dagpengesats. Dertil kommer udgifter vedrørende oplæring i bestemte Litra samt omkostninger forbundet med strækningsindøvelse.

Eventuelle omkostninger til certifikater m.v. afholdes af arbejdsgiveren.

6.6 Efteruddannelse

Der stilles ikke specifikke krav til fortsat efteruddannelse af overtagne eller udlånte medarbejdere. Blot skal operatøren sikre, at medarbejderen i tilfælde af ny lovgivning eller nye krav til sikkerhed modtager den nødvendige uddannelse.

7. Sociale klausuler

Trafikministeriet har i forbindelse med nærværende udbud valgt at foreskrive en række sociale klausuler for at sikre, at operatøren deltager aktivt i skabelsen af det rummelige arbejdsmarked. Operatøren er således forpligtiget til løbende at efterleve disse krav.

Der stilles krav om 3 forhold;

- Ansættelse af medarbejdere på særlige vilkår
- Etnisk ligestillingspolitik
- Personalepolitik

7.1 Ansættelse af medarbejdere på særlige vilkår

Operatøren skal tilkendegive, at operatøren har eller vil indføre en formuleret politik med henblik på at ansætte medarbejdere på særlige vilkår på den udbudte arbejdsopgave. Ved medarbejdere på særlige vilkår forstås personer under 65 år med varige begrænsninger i arbejdsevnen, som ikke kan opnå eller fastholde beskæftigelse på normale vilkår på arbejdsmarkedet. Mulighederne for revalidering til beskæftigelse på normale vilkår skal være udtømte.

Ved ansatte på særlige vilkår forstås også arbejdstagere fra andre EU-lande, som tilhører en persongruppe, der svarer til den ovennævnte.

7.2 Efterlevelse af principper om etnisk ligestilling

Operatøren skal tilkendegive, at operatøren for de ansatte på den udbudte arbejdsopgave har eller vil indføre en formuleret politik med henblik på at ligestille personer med forskellig etnisk oprindelse. Ligestillingspolitikken skal omfatte ansættelse, afskedigelse, forflyttelse, uddannelse, forfremmelse samt løn- og arbejdsvilkår. Den skal gælde hele kontraktperioden.

7.3 Krav om en personalepolitik

Operatøren skal tilkendegive at have eller ville indføre en formuleret personalepolitik for ansættelserne på den udbudte arbejdsopgave.

Personalepolitikken skal fremme integration og fastholdelse af disse ansatte i virksomheden. Den skal mindst gælde for den tidsperiode, som det tager at udføre den udbudte arbejdsopgave. Operatøren skal på Trafikministeriets anmodning orientere Trafikministeriet om personalepolitikken og dens udmøntning.

8. Arbejds miljø

I forbindelse med udførelsen af opgaven stilles der en række krav i forbindelse med de arbejdsmiljøforpligtigelser, operatøren skal varetage.

- Der skal etableres et system, der sikrer, at Trafikministeriet løbende har overblik over omfanget og karakteren af arbejdsskader hos den kommende operatør.
- Alle ansatte skal være dækket af bedriftssundhedstjenesten (BST).
- Arbejdspladsvurderinger (APV) bør udarbejdes årligt.
- Der skal være adgang til opholdslokaler med toilet og håndvask for det kørende personale.
- Operatøren skal fremlægge en årlig arbejdsmiljøhandlingsplan med konkrete løsninger og prioriteringer af disse.
- Der skal være mulighed for at personale, der har alenearbejde, har adgang til passende kommunikationsmidler.
- Tidligere givne påbud og anvisninger fra Arbejdstilsynet skal følges hos den kommende operatør.
- Der skal etableres en ordning, der hjælper medarbejderne ved traumatiske oplevelser i forbindelse med eks. togulykker, personpåkørsel, vold mv.

9. Forhold ved kontraktophør

9.1 Overdragelse af opgaver og medarbejdere

Ved kontraktens ophør tilbageføres opgaverne til Trafikministeriet eller en af denne udpeget tredjemand.

Den nye operatør er derfor forpligtet til at overdrage Trafikministeriets eller den udpegede tredjemand alt nødvendigt materiale, herunder informationer og data.

Denne overdragelse er vederlagsfri for Trafikministeriet eller den udpegede tredjemand.

Krav, der rejses mod DSB eller den nye operatør efter tilbageførslen af opgaverne til Trafikministeriet, men som vedrører forhold, der er opstået i kontraktperioden, er Trafikministeriet uvedkommende. Den nye operatør er forpligtet til at holde Trafikministeriet skadesløs for ethvert krav i forbindelse hermed.

Udover opgaveoverdragelsen vil der ske en overdragelse af medarbejdere fra den nye operatør til Trafikministeriet eller en af denne udpeget tredjemand. For overenskomstansattes vedkommende vil denne overdragelse ske i overensstemmelse med Virksomhedsoverdragelsesloven.

Den nye operatører er derfor tillige forpligtet til at overdrage alle relevante informationer om medarbejderne, deres løn og øvrige ansættelsesforhold.

Den nye operatør hæfter ved kontraktophør over for Trafikministeriet eller en af denne udpeget tredjemand for opfyldelse af samtlige forpligtelser, der påhviler operatøren indtil overdragelsestidspunktet.

Med mindre andet aftales skriftligt, sørger operatøren for, at disse forpligtelser opfyldes inden overdragelsestidspunktet.

Appendiks 1

Listen over de medarbejdere, der ved udbudsmaterialets udfærdigelse var omfattet af Virksomhedsoverdragelsesloven

Nordpakken

Personalegrupper	Antal ansatte (marts 2001)
Lokale trafikplanlæggere	0
Lokoførere (Struer depot)	9
Salgspersonale	6
Togpersonale	0
Total	15

Sydpakken

Personalegrupper	Antal ansatte (marts 2001)
Lokale trafikplanlæggere	0
Lokoførere (Esbjerg depot)	15
Salgspersonale	7
Togpersonale	0
Total	22

Tabel 1 Oversigt over overenskomstansatte tilknyttet den omhandlede trafik pr. marts 2001

Antal	Skalaløn	Pens.	Fastløn+Pens	Sum
1	15.150,17	1.734,99	16.885,16	16.885,16
1	18.479,92	1.073,76	19.553,68	19.553,68
4	18.479,92	2.310,00	20.789,92	83.159,68
15	19.545,33	1.135,65	20.680,98	310.214,70
3	19.545,33	2.443,17	21.988,50	65.965,50
Total				495.778,72
Gennemsnit				20.657,45

Tabel 2 - Løndata for overenskomstansatte Lokoførere

Appendiks 2

Listen over de Tjenestemænd, der ved udbudsmaterialet udarbejdelse var omfattet af tilbudet om hhv. overdragelse, udlån eller orlov.

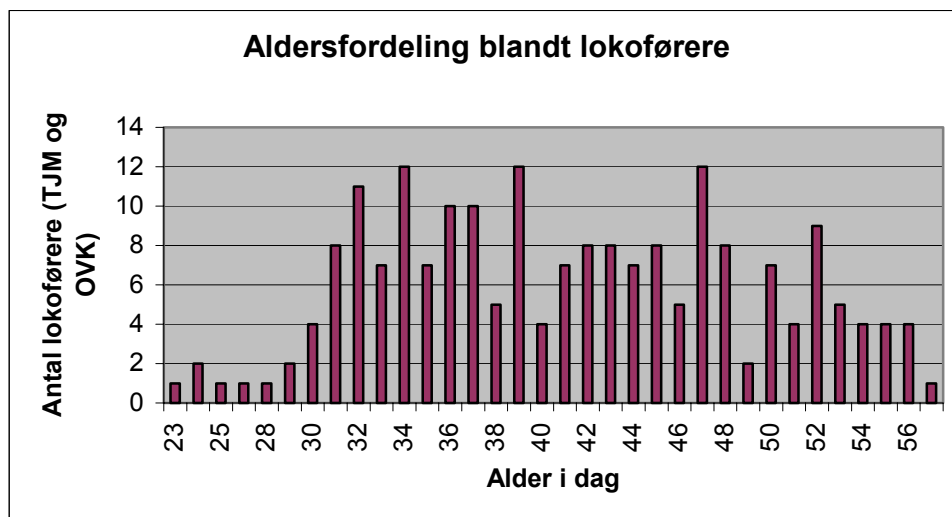
Tjenestemænd Nordpakken

	Antal ansatte (marts 2001)
Lokale trafikplanlæggere/tjenestefordelere	1
Lokoførere (Struer depot)	114
Salgspersonale	14
Togpersonale	28
Total	157

Tjenestemænd Sydpakken

	Antal ansatte (marts 2001)
Lokale trafikplanlæggere/tjenestefordelere	1
Lokoførere (Esbjerg depot)	63
Salgspersonale	24
Togpersonale	31
Total	111

Tabel 3 - Oversigt over Tjenestemænd tilknyttet den omhandlede trafik pr. marts 2001



Tabel 4 - Aldersfordeling over Lokoførere tilknyttet den omhandlede trafik

Antal	Skalaløn	Pensionsbidrag	Fastløn+Pens	Sum
1	10.797,61	2.026,30	12.823,91	12.824
1	10.973,10	2.063,52	13.036,62	13.037
2	16.655,42	3.081,00	19.736,42	39.473
1	17.164,25	3.197,33	20.361,58	20.362
13	17.423,17	3.256,25	20.679,42	268.832
2	17.545,67	3.197,33	20.743,00	41.486
2	17.700,75	3.315,00	21.015,75	42.032
6	17.804,67	3.256,25	21.060,92	126.366
5	17.986,67	3.375,42	21.362,09	106.810
3	18.071,58	3.315,00	21.386,58	64.160
22	18.279,00	3.437,42	21.716,42	477.761
9	18.347,17	3.375,42	21.722,59	195.503
10	18.578,17	3.501,00	22.079,17	220.792
8	18.628,25	3.437,42	22.065,67	176.525
4	18.883,67	3.566,25	22.449,92	89.800
2	18.915,25	3.501,00	22.416,25	44.833
4	19.207,83	3.566,25	22.774,08	91.096
5	19.515,58	3.702,00	23.217,58	116.088
3	19.811,33	3.702,00	23.513,33	70.540
4	20.122,42	3.772,50	23.894,92	95.580
1	20.176,08	3.844,92	24.021,00	24.021
8	20.866,17	3.995,33	24.861,50	198.892
7	21.093,00	3.995,33	25.088,33	175.618
25	21.587,50	4.153,83	25.741,33	643.533
12	21.773,33	4.153,83	25.927,16	311.126
5	21.960,00	4.236,17	26.196,17	130.981
6	22.340,75	4.320,58	26.661,33	159.968
2	22.480,58	4.320,58	26.801,16	53.602
1	23.148,92	4.499,67	27.648,59	27.649
1	23.148,92	4.641,72	27.790,64	27.791
1	24.963,08	4.153,83	29.116,91	29.117
1	26.697,72	5.152,94	31.850,66	31.851
177				4.128.047
Gennemsnit				23.322

Tabel 5 - Løndata over Tjenestemandsansatte Lokoførere

Appendiks 3

Principper for etablering af udlånsaftale

DSB indgår sammen med den/de nye operatør(er) på de udbudte strækninger aftale om etablering af en frivillig udlånsordning for tjenestemænd efter nedenstående principper.

Tilbud om at lade sig udlåne til den operatør, der har vundet udbudet for den pågældende trafik, skal gives til togpersonale, lokomotivførere, tjenestefordelere dedikeret den udbudte trafik, salgsmedarbejdere, stationsbetjente samt eventuelt andet stationspersonale, der vil være ansat som tjenestemænd ved overdragelsesdatoen (5. januar 2003) og som i 1. halvår af 2002 i mindst gennemsnitligt 10 pct. af arbejdstiden er beskæftiget med den trafik, der er omfattet af udbudet. Udlånet er knyttet til den udbudte trafik. Flytning af tjenestested ud over de udbudte strækninger kan således kun ske, såfremt den enkelte udlånte tjenestemand indvilliger heri.

Under udlånet bibeholder tjenestemanden sit ansættelsesforhold til DSB med de rettigheder og forpligtelser, der følger heraf (herunder retten til rådighedsløn/ventepenge). Der optjenes anciennitet på vanlig vis, ligesom muligheden for naturligt avancement fortsat er tilstede. Den nye operatør vil have mulighed for at udlodde en forholdsmæssig andel af eventuelle lokallønsmidler til udlånte tjenestemænd.

Der forventes at blive indgået kontrakter med operatører af 5 eller 8 års varighed. Når udlånet ophører efter de 5 henholdsvis 8 år, returnerer medarbejderen til DSB, med de samme rettigheder og forpligtelser som forud for udlånet, herunder lønvilkår, som om man ikke havde været udlånt.

Hvis tjenestemanden inden for de første 6 måneder af kontraktperioden tager imod et tilbud om ansættelse – på overenskomst- eller på kontraktvilkår – hos den nye operatør, og medarbejderen dermed opsiger sin tjenestemandstilling, betaler DSB en godtgørelse efter principperne for overgang til ansættelse på overenskomstmæssige vilkår.

Løndbetalinger, håndtering af personalesager m.v. vil fortsat ske via DSB, der dog får refunderet udgifterne (inkl. administrationsomkostningerne) til tjenestemændene hos den nye arbejdsgiver. Staten vil således være garant for, at tjenestemændenes rettigheder opretholdes.

Udlånsaftalens løbetid skal svare til trafikkontraktens løbetid – dvs. 5 eller 8 år. Den enkelte tjenestemand har mulighed for at opsiges aftalen med et års varsel med virkning ved udgangen af det 2. år af udbudsperioden. Dog kan højst 20 pct. af de udlånte tjenestemænd returnere til DSB og højst 30 pct. i en enkelt medarbejderkategori. Hvis mere end 20 pct. (respektive 30 pct. inden for en enkelt medarbejderkategori) ønsker at returnere til DSB, vil udvælgelsen ske ved lodtrækning.

Denne rettighed forbeholdes alene de udlånte tjenestemænd.

Herefter er aftalen bindende i resten af udbudsperioden. En medarbejder kan således kun returnere til DSB inden periodens udløb, såfremt denne søger og får en ledig stilling i DSB.

Ved udbudets ophør returneres de udlånte medarbejdere til DSB.

Såfremt en tjenestemand opsiges i løbet af udlånsperioden (foranlediget af den nye operatør), pålægges den nye operatør at refundere DSB for 18 måneders rådighedsløn. DSB betaler de resterende 18 måneders rådighedsløn. Hvis en 5-årig trafikkontrakt med den nye operatør af Trafikministeriet forlænges med 3 år til i alt 8 år, påbegyndes en ny 3-årig udlånsaftale (som ligeledes vil være frivillig for såvel tjenestemanden som operatøren). De ovenfor beskrevne principper vil også gælde for den nye aftale.

Appendiks 4

Principper for etablering af orlovsaftale med DSB

Tilbud om orlov fra DSB for at opnå ansættelse hos den operatør, der har vundet udbudet for den pågældende trafik, skal gives til togpersonale, lokomotivførere, tjenestefordelere dedikeret den udbudte trafik, salgsmedarbejdere, stationsbetjente samt eventuelt andet stationspersonale, der vil være ansat som tjenestemænd ved driftsstart (5. januar 2003) og som i 1. halvår af 2002 i mindst 10 pct. af arbejdstiden er beskæftiget med den trafik, der er omfattet af udbuddet.

Orlovsordningen indebærer, at DSB giver de omfattede tjenestemænd orlov i udbudsperioden med henblik på en tidsbegrænset ansættelse på overenskomst hos den nye operatør. Indbetaling til tjenestemandspension kan dog opretholdes, således at den nye operatør indbetaler et beløb svarende til DSBs pensionsbidrag i den stilling, der er ydet orlov fra. Dette forudsætter, at operatøren indgår aftale med de berørte faglige organisationer om, at der ikke samtidig betales overenskomstmæssigt pensionsbidrag.

Når udbudsperioden er afsluttet, returnerer medarbejderen til DSB med de samme rettigheder m.v., der var tilstede forud for orloven. Under orloven optjenes anciennitet i forhold til tjenstemandsstillingen. Eventuelle løntillæg m.v. givet hos den nye operatør videreføres ikke ved returnering til DSB.

Orloven er bindende i hele perioden. En medarbejder kan således kun returnere til DSB inden periodens udløb, såfremt denne søger og får en ledig stilling i DSB.

Hvis tjenstemanden inden for de første 6 måneder af kontraktperioden tager imod et tilbud om ansættelse – på overenskomst- eller på kontraktvilkår – hos den nye operatør, og medarbejderen dermed opsiges sin tjenstemandsstilling, betaler DSB en godtgørelse efter principperne for overgang til ansættelse på overenskomstmæssige vilkår.

Såfremt en medarbejder med orlov fra DSB bliver opsagt af den nye operatør, kan medarbejderen, såfremt årsagen til opsigelsen har baggrund i arbejdsmarkedsmæssige forhold (f.eks. nedskæringer eller effektiviseringer), returnere til DSB før orlovens ophør, såfremt DSB har passende beskæftigelse. Såfremt dette ikke er tilfældet eller såfremt opsigelsen ikke er begrundet i arbejdsmarkedsmæssige forhold, kan medarbejderen søge anden beskæftigelse i den resterende del af orlovsperioden.

Hvis en 5-årig trafikkontrakt med den nye operatør af Trafikministeriet forlænges med 3 år til i alt 8 år påbegyndes en ny 3-årig orlovsperiode (som ligeledes vil være frivillig for såvel tjene-stemanden som operatøren). De ovenfor beskrevne principper vil også gælde for den nye aftale.

Appendiks 5

Principper for aftale om overgang til ansættelse hos nye operatør

Tilbud om at overgå til overenskomstansættelse hos den nye operatør skal gives til skal gives til togpersonale, lokomotivførere, tjenestefordelere dedikeret den udbudte trafik, salgsmedarbejdere, stationsbetjente samt eventuelt andet stationspersonale, der vil være ansat som tjenestemænd ved driftsstart (5. januar 2003) og som i 1. halvår 2002 er beskæftiget med den trafik, der er omfattet af udbudet.

Ved overgang til ansættelse på overenskomstmæssige vilkår hos den nye operatør tilbydes tjenestemandsansatte en af følgende kompensationsmuligheder:

- 4 års opskrivning af pensionsalder
- 3 års opskrivning af pensionsalder samt særlig godtgørelse svarende til 3,75 måneders løn
- 2 års opskrivning af pensionsalder samt særlig godtgørelse svarende til 7,5 måneders løn
- 1 års opskrivning af pensionsalder samt særlig godtgørelse svarende til 11,25 måneders løn
- Særlig godtgørelse svarende til 15 måneders løn

Pensionsalderen kan højst opskrives med et tidsrum svarende til perioden fra fratrædelsen som tjenestemand til det fyldte 70. år, og ingen kan opnå mere end 37 års pensionsalder.

Den særlige godtgørelse beregnes af den i henhold til lov om tjenestemandspension pensionsgivende løn. Der ydes ikke feriegodtgørelse af den særlige godtgørelse.

Den særlige godtgørelse forfalder til betaling ved fratrædelsen som tjenestemand og udbetales af DSB.

Appendiks 6

Procedurer for udvælgelse

Såfremt antallet af personer, der tager mod et tilbud om udlån, orlov eller overgang til overenskomstsættelse er lavere end det antal, den nye operatør har meddelt, at han skal bruge, er den nye operatør forpligtet til at ansætte/beskæftige alle, der har taget mod disse tilbud.

Såfremt antallet af tjenestemænd, der ønsker at lade sig udlåne, gå på orlov eller overgå til overenskomstsættelse, overstiger de nye operatørs behov for personale, vil udvælgelse ske på følgende vis:

1. De forskellige tilbud er ligestillede.
2. Første prioritet gives til tjenestemænd, der i 1. halvår af 2002 i mindst 50 pct. af tiden har været tilknyttet den pågældende strækning/station. Såfremt dette tal overstiger behovet, vil der blive trukket lod.
3. Herefter trækkes der lod blandt de øvrige.

Bilag 5 Materiel

Indholdsfortegnelse

1.	Indledning	1
2.	Anvendelse af lejet DSB materiel	1
2.1	Materiel til rådighed for leje	1
2.2	Lejebetingelser for leje af materiel	1
2.2.1	Aftale om leje	1
2.2.2	Fastsættelse af antal af lejede togsæt	1
2.2.3	Lejeperiode	1
2.2.4	Vedligeholdelse af togsæt	2
2.2.5	Særlige reparationer	2
2.2.6	Reservedele	2
2.2.7	Klargøring	3
2.2.8	Godkendelse af lejede togsæt	3
2.2.9	Ændringer af de lejede togsæt	3
2.2.10	Udførelse af fri trafik	3
2.2.11	Reklamepladser	3
2.3	Pris for leje af materiel	3
3.	Anvendelse af medbragt materiel	4
3.1	Krav til kvalitet og indretning af medbragt materiel	4
3.1.1	Alder	4
3.1.2	Passagerkomfort	4
3.1.2.1	Standardkrav	4
3.1.2.2	Særlige krav I	5
3.1.2.3	Særlige krav II	5
3.1.3	Ind- og udstigningsforhold	5
3.1.4	Miljøforhold	5
3.1.5	Krav til nyindkøbt materiel	5
3.2	Godkendelse af materiel	5
3.3	Indbygning af ATC anlæg	6
3.4	Vedligeholdelse	6
3.5	Klargøring	6
3.6	Fri trafik	6
3.7	Forhold ved kontraktophør	6

Appendiks 1 **Aftale om leje af MR/MRD-togsæt m.m.**

Appendiks 2 **Priser for leje m.m.**

Liste over anvendte begreber og fagudtryk

Ord, udtryk, begreb	Betydning
Vedligeholdelse	Gennemgang og kontrol af materiellet samt udskiftning af slidte dele. Vedligeholdelse udføres ofte efter kørte km. Vedligeholdelse deles i eftersyn f.eks. for hver 25.000 km.
Eftersyn	En del af et vedligeholdelsesprogram, som udføres efter et nærmere bestemt antal kørte km.
Reparation	Udbedring af fejl og skader.
Klargøring	Opgaver, som udføres før indsættelse i drift. Omfatter typisk rengøring, påfyldning af olie og vand samt tømning af toilettanke.
Omløbsdele	Dele, som repareres efter udskiftning med henblik på at indgå som reservedel.
Sporbare dele	Dele, over hvilke der føres en log over placering på materiel samt fejl og reparationer.
Materiel	Fællesbetegnelse for køretøjer til transport af passagerer på jernbane.
Medbragt materiel	Materiel, som operatøren selv ejer eller skaffer ved køb eller leje (dog ikke materiel lejet af DSB).
Togsæt	Selvkørende togmateriel, der består af 2 eller flere fast koblede vogne.
Datarum	Web side, som indeholde oplysninger og data, som stilles til rådighed for tilbudsgivere.
Omløbsplan	Plan for materiellets kørsel over strækningerne for en dag eller uge.
Driftsreserve	Reservemateriel til brug i tilfælde af større fejl ved materiel eller ved større forsinkelser.
Værkstedreserve	Reservemateriel til indsættelse istedet for materiel, som er på værksted.
Lavgulv	En del af passagerarealet i materiel, som er i højde med perroner.
Flexareal	En del af passagerarealet i materiel, som kan bruges fleksibelt til f.eks. cykler, barnevogne og siddepladser.
ATC anlæg	System til overvågning af, at togets hastighed ikke overskrider den tilladte.
Fri trafik	Trafik, som udføres på kommerciel basis uden tilskud.
Opstillingsspor	Spor, som er beregnet til henstilling (parkering) af materiel.

1. Indledning

Dette bilag beskriver vilkårene for operatørens fremskaffelse og anvendelse af rullende materiel til den udbudte trafik. Operatøren skal udføre den udbudte trafik med materiel, som er tilvejebragt på følgende måder:

- Materiel lejes af DSB jf. afsnit 2.
- Operatøren medbringer selv materiel jf. afsnit 3.

Operatøren kan vælge at udføre trafikken med en lejet DSB materiel og medbragt materiel i kombination.

En ændring af materiellet i planmæssig drift i kontraktperioden på en strækning skal dog føre til en forbedring af materielstandard og anvendelse af nyt eller nyere materiel. De to måder for fremskaffelse af materiel er nærmere specificeret i det følgende.

2. Anvendelse af lejet DSB materiel

2.1 Materiel til rådighed for leje

Operatøren kan leje materiel af DSB til udførelse af den offentlige servicetrafik, som operatøren har kontrakt på.

Materiel af typen MR kan lejes af DSB. MR er et 2-vogns dieseldrevet togsæt (typebetegnelse MR - MRD), som for tiden udfører størsteparten af den trafik, som er omfattet af udbudet. Togsættene er bygget i årene 1978 - 1985 af Duevag AG og Scandia og har gennemgået en modernisering i 1995 - 98.

2.2 Lejebetingelser for leje af materiel

2.2.1 Aftale om leje

Aftale om leje af MR togsæt indgås med DSB som udlejer. Lejekontrakter for MR togsæt findes i Appendiks 1. Rammebetingelserne for denne leje er beskrevet nedenfor. Kontrakten vil omfatte bestemte togsæt. Liste over MR togsæt, der er til leje, findes i bilag 1 til lejekontrakt.

2.2.2 Fastsættelse af antal af lejede togsæt

Operatøren tilkendegiver i sit tilbud, hvor mange togsæt, der i givet fald ønskes lejet. Der kan maksimalt lejes det antal togsæt, der svarer til det behov, der opgøres i en af Trafikministeriet godkendt omløbsplan for den udbudte trafik. Behovet opgøres som det maksimale antal togsæt i drift plus driftsreserver og værkstedsreserver samt operatørens vurdering af behov for reserver til eventuelle havarier. DSB stiller ikke yderligere reservemateriel til rådighed for operatøren medmindre en særlig aftale herom kan opnås mellem parterne.

2.2.3 Lejeperiode

Togsæt kan lejes for en periode, som højst svarer til den periode, hvori operatøren har kontrakt på udførelsen af den udbudte trafik. Dog kan der i en periode på op til

6 måneder før driftsstart for MR lejes indtil 2 togsæt pr. udbudspakke alene til brug for forberedelser til driften.. Lejede togsæt skal tilbageleveres umiddelbart efter ophør af kontrakten om udførelsen af den udbudte trafik.

2.2.4 Vedligeholdelse af togsæt

Vedrørende MR togsæt

Vedligeholdelse og reparation af de lejede MR togsæt påhviler operatøren bortset fra store eftersyn jævnfør nedenfor. Vedligeholdelse af togsæt hos DSB sker i henhold til en vedligeholdelsesplan, som kan ses i datarummet i bilag 8 til lejekontrakten. Operatøren forpligter sig til at vedligeholde de lejede togsæt i samme omfang og efter de specifikationer, som er fastsat for hvert eftersyn i vedligeholdelsesplanen.

DSB kan opdatere vedligeholdelsesforskrifterne, idet DSB til enhver tid vil anvende samme forskrifter for vedligeholdelsen af det udlejede materiel som anvendes for DSBs materiel af samme type og alder.

Operatøren er forpligtet til at lade de store eftersyn benævnt 600.000 km og multipla heraf udføre hos DSB. I tillæg til lejeprisen er der fastsat en pris pr. kørt km pr. togsæt til dækning heraf. Ved en eventuel udnyttelse af optionen på udskydelsen af kontraktens løbetid med op til 3 år kan denne pris reguleres gældende for årene 2008 - 2010, svarende til en eventuel ændring i DSBs gennemsnitlige omkostninger til de store eftersyn for de udlejede togsæt. Operatøren kan forvente at blive kompenseret kr. til kr. af Trafikministeriet for eventuelle ændringer i DSBs gennemsnitlige omkostninger til de store eftersyn i årene 2008-2010.

Operatøren kan frit vælge sin leverandør af den øvrige vedligeholdelse, men leverandøren skal hvad angår kvaliteten af arbejdet kunne godkendes hertil af Trafikministeriet. Operatøren bærer til enhver tid selv ansvaret for de lejede togsæts forskriftsmæssige vedligeholdelse.

Operatøren kan indgå aftale med DSB som underleverandør om udførelse af al vedligeholdelse eller dele heraf. Der er fastsat en maksimal håndværkertimepris samt et obligatorisk kalkulationsprincip for materialer og reservedele gældende for DSBs ydelser i denne forbindelse. Priserne fremgår af Appendiks 2. Operatøren og DSB kan indbyrdes frit aftale lavere satser end de anførte.

2.2.5 Særlige reparationer

Operatøren har adgang til hos DSB at få udført hjulafdrejning af lejede togsæt for en pris som fastsat i Appendiks 2.

2.2.6 Reservedele

Operatøren har adgang til at købe reservedele af DSB til brug for de lejede togsæt. Der fastsættes en maksimumspris, som beregnes ud fra et af Trafikministeriet fastsat kalkulationsprincip.

I tillæg til leje af MR materiel kan operatøren af DSB leje et antal af de såkaldte omløbsdele, som er reservedele, der reparerer efter udskiftning. En oversigt over disse dele samt lejepriser herfor fremgår af Appendiks 2. Der kan desuden indgås aftale med DSB om reparation af disse omløbsdele efter samme principper som for vedligeholdelsesopgaver, se afsnit 2.2.4.

For de såkaldte sporbare dele² er operatøren forpligtet til at følge retningslinier for sporbarhed fastsat af Jernbanetilsynet og af DSB.

2.2.7 Klargøring

Klargøring påhviler operatøren, og operatøren kan frit anvende underleverandører hertil. Operatøren har adgang til klargøringsanlæg som beskrevet i Bilag 6.

2.2.8 Godkendelse af lejede togsæt

MR-togsæt til udlejning vil være at betragte som godkendt af de danske myndigheder, herunder Jernbanetilsynet og Banestyrelsen, til kørsel på jernbanenettet i Danmark jf. lov nr. 336 af 1. maj 1996 om jernbanesikkerhed m.v., særligt § 3 og betingelserne hertil. I lejeperioden påhviler ansvaret for opretholdelse af disse godkendelser operatøren. Begge typer af togsæt er udstyret med ATC anlæg.

2.2.9 Ændringer af de lejede togsæt

Operatøren kan foretage visse - især kunderettede ændringer på de lejede togsæt under forudsætning af, at togsættene til stadighed opfylder betingelserne for overensstemmelseserklæringen og ibrugtagningstilladelsen i henhold til 2.2.8. Medmindre andet særskilt aftales med DSB, skal de lejede togsæt leveres tilbage til DSB efter endt lejeperiode i samme stand som ved udlejningen - bortset fra almindelig slid og ælde som følge af normalt brug. De nærmere betingelser herfor findes i lejekontrakten i Appendiks 1.

2.2.10 Udførelse af fri trafik

Som nævnt i 2.2.2 kan der lejes togsæt i et omfang, der svarer til udførelse af den udbudte trafik. De lejede togsæt kan anvendes til udførelse af fri trafik på andre strækninger i Danmark samt i Tyskland mellem Tønder grænse og Niebüll i det omfang, der ikke påvirker robustheden af den kontraktlige trafik. For udførelse af fri trafik herudover kan der eventuelt lejes materiel af DSB i den udstrækning, en særskilt aftale herom kan opnås med DSB.

2.2.11 Reklamepladser

Der findes i dag reklamepladser i materiellet. Operatøren har ret til at indgå aftaler om reklamering i de lejede togsæt.

2.3 Pris for leje af materiel

Priserne for leje af materiel mv. er fastsat af Trafikministeriet og fremgår af Appendiks 2.

² Sporbare dele er komponenter, hvor der føres historik over placering i togsæt samt over fejl og reparationer.

Prisen for leje af omløbsdele til MR togsæt fremgår ligeledes af Appendiks 2.

3. Anvendelse af medbragt materiel

Som alternativ kan operatøren anvende medbragt materiel i den udbudte trafik. Ved medbragt materiel forstås materiel, som operatøren enten selv ejer, eller som operatøren indkøber eller lejer andre steder end hos DSB.

3.1 Krav til kvalitet og indretning af medbragt materiel

Der stilles følgende krav til operatørens medbragte materiel, som skal anvendes i den udbudte trafik. I afsnit 3.1.1 - 3.1.4 er de generelle krav til det medbragte materiel anført. I afsnit 3.1.5 er der anført særlige krav (udover de i afsnit 3.1.1 - 3.1.4 nævnte) til materiel, som operatøren medbringer og får leveret fabriksnyt til den udbudte trafik.

3.1.1 Alder

Der lægges vægt på at materiellet er nyt eller nyere.

En kontraktlængde på 8 år på henholdsvis Sydpakken og Nordpakken opnås ved fra driftsstart at indsætte nyt materiel i alle tog på alle operatørens strækninger hørende til den pågældende pakke. Ved nyt materiel forstås i denne sammenhæng, materiel, inklusiv reservemateriel, der har en alder, der ved driftsstart er højst 3 år.

Endvidere gælder, at dersom materiel bestilles og leveres fabriksnyt til den omhandlede trafik, er det tilstrækkeligt, at det nye materiel er i drift i fuldt omfang senest den 1. jan. 2005.

En kontraktlængde på 8 år kan således også opnås ved at kombinere indsættelse ved driftsstart af materiel af en alder på højst 3 år med for det resterende del af materiellets vedkommende at indsætte fabriksnyt materiel, som er i drift i fuldt omfang senest den 1. jan. 2005.

3.1.2 Passagerkomfort

3.1.2.1 Standardkrav

Materiellets passagerafdelinger skal fremstå med et moderne, velholdt interiør.

Siddepladser skal være polstrede og stofbeklædte.

Der skal være særlige afdelinger for ikkerygere.

Indstigningsområder skal være røgfri.

Der skal være mindst 1 toilet for hver mindste materielenhed (togsæt), og der skal være adgangsmulighed hertil for passagerer under kørsel.

3.1.2.2 Særlige krav I

Materiellet skal være egnet til også at transportere barnevogne, kørestole og cykler.

3.1.2.3 Særlige krav II

Siddepladsinddelingen skal være mindst 1700 mm for sæder vendt imod hinanden og 800 mm for sæder i rækkeopstilling. Minimum sædebredde skal være 450 mm.

Mindst 85 % af siddepladserne skal være i særlige afdelinger for ikkerygere.

Røg fra rygerafdelinger må ikke via ventilationsanlæg kunne trænge ind i ikke-ryger afdelinger.

3.1.3 Ind- og udstigningsforhold

Indstigningsforhold skal være tilpasset 55 cm perronhøjde. Lavere perronhøjder forekommer.

Ved fjernstyret dørlukning f.eks. i forbindelse med afgangprocedure skal der være akustisk advarsel i mindst 5 sekunder inden dørlukning, og personale skal overvåge sikker ind- og udstigning.

Løs eller mekanisk rampe til hjælp ved indstigning med kørestole skal findes i toget.

3.1.4 Miljøforhold

Materiellet skal opfylde EURO II norm for emissioner.

3.1.5 Krav til nyindkøbt materiel

Udover de under 3.1.1 til 3.1.4 nævnte krav stilles følgende krav til materiel, som operatøren medbringer og får leveret fabriksnyt til den udbudte trafik:

I mindst eet dørparti for hver 2 vogne skal der være niveaufri indstigning fra 55 cm perroner til et lavgulvsområde og flexareal i samme højde til kørestole og barnevogne mv.

Der skal være særligt afsatte pladser til kørestole i passagerafdelinger med direkte adgang fra lavgulvsområder.

Der skal være mindst 1 toilet for hver mindste materielenhed (togsæt), og der skal være adgangsmulighed hertil for passagerer under kørsel. Toiletet skal også kunne benyttes af kørestolsbrugere og skal have bekvem adgang fra pladser for kørestolsbrugere.

Materiellet skal opfylde EURO III norm for emissioner.

3.2 Godkendelse af materiel

Inden materiellet kan anvendes på Banestyrelsens strækninger, skal der udstedes en overensstemmelseserklæring af Banestyrelsen, som sikrer, at materiellet teknisk

kan køre på strækningerne. Desuden skal der udstedes en ibrugtagningstilladelse af Jernbanetilsynet. Det påhviler operatøren at opnå disse godkendelser.

3.3 Indbygning af ATC anlæg

En godkendelse af materiellet vil normalt kræve indbygning af dansk ATC anlæg. Udgiften til indbygning af ATC anlæg, herunder indkøb eller leje af udstyr og godkendelse refunderes særskilt af Trafikministeriet og skal ikke indregnes i tilbudet. Vejledning i indbygning af ATC anlæg ydes af Banestyrelsen. Indkøb af udstyr frem for leje vil kun kunne refunderes af Trafikministeriet, dersom dette vurderes økonomisk mest fordelagtigt.

Såfremt operatøren lejer ATC anlæg af Banestyrelsen, skal dette ske under lejeaftalen i Bilag 10 Appendiks 2.

3.4 Vedligeholdelse

Operatøren er ansvarlig for vedligeholdelse af materiellet. Operatøren er selv ansvarlig for organisering af vedligeholdelse herunder eventuelle leveranceaftaler med DSB eller andre. Der gøres særligt opmærksom på de krav til vedligeholdelsen af materiel, som stilles af Jernbanetilsynet.

3.5 Klargøring

Operatøren er ansvarlig for klargøring af materiellet. Operatøren har adgang til klargøringsanlæg som beskrevet i Bilag 6.

3.6 Fri trafik

Operatøren kan anvende medbragt materiel til fri trafik uden for de udbudte strækninger.

3.7 Forhold ved kontraktophør

Ved ophør af kontrakten om den udbudte trafik er operatøren forpligtet til fjerne det medbragte materiel fra Banestyrelsens strækninger, medmindre det ved salg eller udlejning er sikret fortsat anvendelse i udbudt eller fri trafik på disse strækninger.

Bilag 5 Appendiks 1
Aftale om leje af MR/MRD-togsæt m.m.

Bilag 5 Appendiks 2 Priser for leje m.m.

Beløb i DKK ekskl. moms.

Lejepriser for materiel

Materiel	Specifikation	Pr. km	Pr. måned	Pr. år
MR togsæt	Leje af MR togsæt, pr. togsæt		9.215	110.576
	Udførelse af store eftersyn, pr. togsæt	4,07		

Lejepriser for store omløbsdele til MR-MRD

Materiale nr.	Benævnelse	Antal	Lejepris pr. stk pr. måned
960330001	BATTERIKASSE KPL	8	55
960500021	BOGIE MR DRIV RENO, KOMP	9	547
960500042	BOGIE MR LØBER, RENO NS	8	361
960117001	BRÆNDSTØFPUMPE M/REGULATOR OG	7	21
960100000	DIESELMOTOR KPL, RENOVERET	8	268
964920000	TOILET H-MODUL VERS. B MED 110V STYRING	8	38
940101400	KOMPRESSOR M/EL-MOTOR PÅ STATIV	10	191
940101002	KOMPRESSOR, HØJREDREJENDE	2	85
960551001	LØBERHJULAKSEL HJULSÆT TYPE 126	15	71
960200001	RENOVERET GEAR U/OPHÆNGNINGSRAMME	8	667
960217000	SEKUNDÆR SMØREPUMPE	1	97

Af det anførte antal kan lejes en forholdsmæssig andel svarende til antal lejede MR-MRD togsæt i forhold til DSBs samlede beholdning af disse togsæt.

Pris for hjulafdrejning i Århus

Hjulafdrejning pr. togsæt	13.826,51
Hjulafdrejning pr. bogie	4.554,56

Øvrige priser

Håndværkertimepris, maksimum	612,00
Minimumsfakturastørrelse	500,00

Bilag 6 Klargøringsanlæg og værksteder

Indholdsfortegnelse

1.	Indledning	1
2.	Klargøringsanlæg og opstillingsspor	1
2.1	Eksisterende anlæg	1
2.2	Adgang til anlæggene	1
2.2.1	Regulerende bestemmelse	1
2.2.2	Fordeling af kapacitet	1
2.2.3	Brug af anlæg	2
2.3	Installationer på anlæg	2
2.4	Opstilling af materiel	2
2.5	Betaling for brug af anlæg	2
2.6	Betaling for brug af opstillingsspor	2
2.7	Afregning af forbrug	3
3.	Værksteder	3
3.1	Eksisterende værksteder	3
3.2	Adgang til værksteder	3
3.3	Eftersynshal i Struer	3
3.3.1	Beskrivelse af eftersynshallen	3
3.3.2	Betingelser for leje	4
Appendiks 1	Oversigt over klargøringsanlæg og installationer	
Appendiks 2	Oversigt over opstillingsspor på stationer	
Appendiks 3	Erhvervslejekontrakt for eftersynshal i Struer og Erhvervslejekontrakt for vaskehal i Struer	
Appendiks 4	Priser for leje og brug af klargøringsanlæg samt Struer værksted	

Liste over anvendte begreber og fagudtryk

Ord, udtryk, begreb	Betydning
Vedligeholdelse	Gennemgang og kontrol af materiellet samt udskiftning af slidte dele. Vedligeholdelse udføres ofte efter kørte km. Vedligeholdelse deles i eftersyn f.eks. for hver 25.000 km.
Eftersyn	En del af et vedligeholdelsesprogram, som udføres efter et nærmere bestemt antal kørte km.
Reparation	Udbedring af fejl og skader.
Klargøring	Opgaver, som udføres før indsættelse i drift. Omfatter typisk rengøring, påfyldning af olie og vand samt tømning af toilettanke.
Omløbsdele	Dele, som repareres efter udskiftning med henblik på at indgå som reservedel.
Sporbare dele	Dele, over hvilke der føres en log over placering på materiel samt fejl og reparationer.
Materiel	Fællesbetegnelse for køretøjer til transport af passagerer på jernbane.
Medbragt materiel	Materiel, som operatøren selv ejer eller skaffer ved køb eller leje (dog ikke materiel lejet af DSB).
Togsæt	Selvkørende togmateriel, der består af 2 eller flere fast koblede vogne.
Datarum	Web side, som indeholde oplysninger og data, som stilles til rådighed for tilbudsgivere.
Omløbsplan	Plan for materiellets kørsel over strækningerne for en dag eller uge.
Driftsreserve	Reservemateriel til brug i tilfælde af større fejl ved materiel eller ved større forsinkelser.
Værkstedreserve	Reservemateriel til indsættelse istedet for materiel, som er på værksted.
Lavgulv	En del af passagerarealet i materiel, som er i højde med perroner.
Flexareal	En del af passagerarealet i materiel, som kan bruges fleksibelt til f.eks. cykler, barnevogne og siddepladser.
ATC anlæg	System til overvågning af, at togets hastighed ikke overskrider den tilladte.
Fri trafik	Trafik, som udføres på kommerciel basis uden tilskud.
Opstillingsspor	Spor, som er beregnet til henstilling (parkering) af materiel.

1. Indledning

I dette bilag er der oplistet, hvilke betingelser og forudsætninger der gælder for udbudet vedrørende operatørens adgang til bestående klargøringsanlæg og værksteder for materiel. Ved klargøringsanlæg forstås et anlæg, som er særligt indrettet til at udførelsen af den nødvendige service af materiellet inden indsættelse i drift. Denne service kan omfatte blandt andet rengøring, udvendig vask, brændstoftpåfyldning, vandpåfyldning, toilettømning samt i et vist omfang også parkering med tilslutning af elektricitet udefra.

2. Klargøringsanlæg og opstillingsspor

2.1 Eksisterende anlæg

For den udbudte trafik er der klargøringsanlæg på følgende stationer: Esbjerg, Århus og Struer. En oversigt af klargøringsanlæggene og deres nuværende udstyr findes i Appendiks 1.

På klargøringsanlæg ejes sporarealer dels af DSB dels af Banestyrelsen, mens klargøringsinstallationer (forsynings- og serviceanlæg samt vaskeanlæg) ejes af DSB. Anlæggene i Esbjerg, Århus og Struer er i stor udstrækning tilpasset materiel af typerne MR og IC3.

Spor til opstilling (parkering) af materiel findes på en række stationer. Hovedparten af disse spor ejes af Banestyrelsen. En oversigt over opstillingsspor samt mulighed for forsyning med elektricitet og vand findes i Appendiks 2.

Der kan løbende ske ændringer i omfang og ejerforhold af disse eksisterende anlæg - i særdeleshed, hvad angår de anlæg, der er svagt benyttet.

2.2 Adgang til anlæggene

2.2.1 Regulerende bestemmelse

Adgangen til at bruge de bestående klargøringsanlæg og opstillingsspor ejet af DSB for andre operatører er fastlagt i en bekendtgørelse³ udsendt af Trafikministeriet. Det fastsættes heri, at de nærmere betingelser for adgangen herunder betaling skal fastlægges i en aftale mellem operatøren og DSB som ejer.

Operatørerne kan vælge at anvende eksisterende klargøringsanlæg eller selv at etablere de nødvendige klargøringsfaciliteter eller en kombination heraf.

2.2.2 Fordeling af kapacitet

Den endelige fordeling af den bestående kapacitet til opstilling (parkering) af materiel samt kapacitet i forbindelse med brug af klargøringsanlæg (serviceanlæg anlæg til påfyldning, tømning, vask etc.) foretages af Banestyrelsen. Ved kapacitet forstås i denne forbindelse tidsrum for belægning af spor til de pågældende formål.

³ Bekendtgørelse nr. 560 af 21. juni 2000 om modtagepligt på stationer.

I forbindelse med køreplanlægning og øvrig produktionsplanlægning afstemmer operatørerne indbyrdes sine behov for brug af klargøringsanlæg og opstillingsspor på hver aktuel station og aftaler en fælles belægningsplan. Resultatet indmeldes af operatørerne til Banestyrelsen. Dersom enighed ikke kan opnås mellem operatørerne senest 3 måneder før starten af en køreplansperiode (kapacitetstildelingsperiode), foretager Banestyrelsen efter forhandling med parterne den endelige tildeling af kapacitet og styring af trafikken efter samme principper som tildeling af kapacitet på banestrækningerne.

2.2.3 Brug af anlæg

Ved brug af klargøringsanlæg og deres installationer er operatøren ansvarlig for, at de særlige forskrifter, der gælder for betjening af installationer, følges. Operatøren indgår en aftale om brug af klargøringsanlæg med DSB, som også fastsætter betalingen for brugen. Forskrifter for betjening af anlæg udleveres i forbindelse hermed til operatøren eller vil være tilgængelige ved opslag på anlæggene. Der indgås særlig aftaler med DSB om brug af anlæggene. Aftalerne, som er godkendt af Trafikministeriet, er tilgængelige i datarummet.

2.3 Installationer på anlæg

Operatøren er berettiget til at foretage yderligere installationer på de enkelte klargøringsanlæg med henblik på at servicere materiellet. Det kan eksempelvis være tilpasninger af anlæggene til medbragt materiel. Sådanne installationer kan foretages i det omfang, det er muligt og det ikke forringer muligheden for at anvende de allerede bestående installationer. Operatøren afholder selv alle omkostninger til sådanne installationer. Efter ophør af operatørens kontrakt med Trafikministeriet skal operatøren fjerne installationerne eller overdrage dem til DSBs ejerskab.

2.4 Opstilling af materiel

Operatøren har adgang til at opstille (parkere) sit materiel på de særlige opstillingsspor på stationerne i tilknytning til den udbudte trafik. Kapaciteten tildeles som nævnt i 2.2.2.

I Appendiks 2 findes en oversigt over opstillingsspor på de berørte stationer.

2.5 Betaling for brug af anlæg

Operatøren betaler en afgift til DSB for brug af klargøringsanlæg i Esbjerg og Århus. Afgiften opgøres pr. gang anlægget bruges. Anlæggene i Struer kan alene lejes for en længere periode.

Lejepriser og afgifter for brug af klargøringsanlæg er anført i Appendiks 4.

2.6 Betaling for brug af opstillingsspor

Operatøren betaler ingen særlig afgift for brug af opstillingsspor, som tilhører Banestyrelsen⁴, idet betalingen er inkluderet i baneafgifterne. For brug af opstillingsspor, som tilhører DSB, betales en afgift til dækning af DSBs omkostninger i henhold til den indgåede aftale omtalt i punkt 2.2.1.

⁴ I henhold til Bekendtgørelse om baneafgifter og miljøtilskud til godstransport på jernbane.

2.7 Afregning af forbrug

Afregning af forbrug af vand, elektricitet til forsyning af materiel etc. med ejeren DSB sker gennem operatørens betaling af afgift for brug af pågældende vaskehenholdsvis forsyningsanlæg.

Afregning af forbrug af elektricitet ved opstilling af materiel afregnes med DSB eller Banestyrelsen afhængigt af de stedlige forhold.

Forbrug af brændolie fra DSB ejede anlæg skal kompenseres ved påfyldning af tankanlæg af en tilsvarende mængde olie af samme type og kvalitet fra olieleverandør. Operatøren sørger selv for indkøb og levering af denne brændolie. Type og kvalitet specificeres af DSB.

3. Værksteder

3.1 Eksisterende værksteder

I tilknytning til den udbudte trafik har DSB værksteder til vedligeholdelse af materiel i Århus og Fredericia. Desuden ejer DSB en mindre eftersynshal (værksted) i Struer, som er særligt indrettet til vedligeholdelse af MR togsæt, men som ikke længere bruges af DSB.

3.2 Adgang til værksteder

Operatøren har ikke adgang til at udføre vedligeholdelse af materiel på DSBs bestående værksteder medmindre en særlig aftale herom kan indgås mellem operatøren og DSB. Dersom operatøren har lejet materiel af DSB kan operatøren vælge helt eller delvist at lade DSB udføre vedligeholdelse og eventuelle reparationer i den udstrækning dette ikke allerede er en del af lejeaftalen (se nærmere herom i Bilag 5).

Operatøren har adgang til at få foretaget afdrejning af hjulsæt på det lejede eller medbragte materiel hos DSB på DSBs UF anlæg i Århus. Aftale herom indgås særskilt med DSB i henhold til en af Trafikministeriet godkendt aftale. Aftalen med prisoplysninger er tilgængelig i datarummet.

3.3 Eftersynshal i Struer

Eftersynshallen i Struer er til rådighed for leje primært med henblik på vedligeholdelse af materiel, som anvendes til den udbudte trafik. Eftersynshallen kan lejes af den ene af de operatører, der opnår kontrakt på den udbudte trafik. Den operatør, der opnår kontrakt på Nordpakken har fortrinsret til lejemålet. En operatør, som lejer hallen, kan vælge selv at drive værksted i hallen eller lade trediepart drive værksted på kontrakt med operatøren.

3.3.1 Beskrivelse af eftersynshallen

Eftersynshallen er af nyere dato og indeholder 3 spor, hver med en længde på ca. 50 m delvis med grav. Til bygningen hører en sidebygning med lokaler til kontorer og lokaler til velfærdsfaciliteter for personale.

Beskrivelse af eftersynshallen er tilgængelig i datarummet.

3.3.2

Betingelser for leje

Lejemål for eftersynshallen med tilhørende bygninger og arealer indgås med DSB. Lejekontrakt med betingelser for leje findes i Appendiks 3 og er godkendt af Trafikministeriet.

Lejeprisen fremgår af Appendiks 4.

Bilag 6 Appendiks 1

Oversigt over klargøringsanlæg og installationer

Station	Anlæg for udvendig togvask	Vandforsyning	Dieselolie forsyning	Anlæg for toilettømning
Struer	x	x	x	x
Herning		x		
Esbjerg	x	x	x	x
Århus	x	x	x	x

Bilag 6 Appendiks 2

Oversigt over opstillingsspor på stationer

På de stationer, der indgår i udbuddet, findes der følgende spor til opstilling af togmateriel:

Station og spor	Længde af spor	El tilslutning (fremmednet)	Vand-forsyning	Bemærkninger
Thisted				
Spor 2	380 m	Ja	-	
Spor mellem 1 og 2	291 m	-	-	
Struer				
Spor 0	164 m	Ja	Ja	
Spor 1, perronspor	426 m	Ja	Ja	
Spor 2, perronspor	460 m	Ja	Ja	
Spor 3, perronspor	460 m	Ja	Ja	
Spor 4, perronspor	378 m	Ja	Ja	
Spor 5, perronspor	419 m	Ja	Ja	
Spor 6	339 m	Ja	Ja	
Spor 7	70 m	Ja	-	
Spor 8 (Gl)	120 m	Ja	Ja	
Spor 9 (Gl)	120 m	Ja	Ja	
Spor 10 (Ladespor)	120 m	Ja	Ja	Samt togforvarme
Spor 95	143 m	Ja	-	DSB areal
Spor 97	319 m	Ja	-	DSB areal
Spor 98	296 m	Ja	-	DSB areal
Spor 101	100 m	Ja	-	DSB areal
Spor 102	100 m	Ja	-	DSB areal
Spor 103	100 m	Ja	-	DSB areal
Spor Øst 6	339 m	-	-	
Spor Øst 7	308 m	-	-	Togforvarme
Spor Øst 8	341 m	-	-	
Holstebro				
Spor 21	320 m	-	-	
Spor 4	150 m	-	-	
Herning				
Spor 40 øst og vest	175 m + 95 m	Ja	-	
Spor 44	265 m	Ja	-	
Spor 43 a	130 m	Ja	-	
Spor 1 (perronspor)	600 m	Ja	Ja	
Spor 2 (perronspor)	270 m	Ja	Ja	El tilslutning fælles med spor 3
Spor 3 (perronspor)	270 m	Ja	Ja	El tilslutning fælles med spor 2
Spor 4 (perronspor)	630 m	Ja	Ja	

Station og spor	Længde af spor	El tilslutning (fremmednet)	Vand-forsyning	Bemærkninger
Skjern				
Spor 4	330 m	-	-	
Spor 5	340 m	-	-	
Esbjerg				
Spor (P.rist)	130 m	Ja	Ja	Sporhale øst for bygning.
Spor (P.rist)	171 m	Ja	Ja	Første gennemgående spor foran bygning.
Spor (P.rist)	133 m	Ja	Ja	Andet gennemgående spor foran bygning.
Spor (P.rist)	199 m	Ja	Ja	Tredje gennemgående spor foran bygning.
Spor (P.rist)	91 m	Ja	Ja	Fjerde gennemgående spor foran bygning.
Spor 12	228 m	Ja	-	
Spor 13	137 m	Ja	-	
Spor 0	101 m	Ja	-	Kun parkering i nattetimer
Spor 3	319 m	Ja	-	Kun parkering i nattetimer
Tønder				
Spor 3	285 m	-	-	
Spor 4	195 m	-	-	
Spor 5	195 m	-	-	
Århus				
Spor 702	250 m	Ja	Ja	P - risten
Spor 703	364 m	Ja	Ja	P - risten
Spor 704	389 m	Ja	Ja	P - risten
Spor 705	402 m	Ja	Ja	P - risten
Spor 706	404 m	Ja	Ja	P - risten
Spor 707	381 m	Ja	Ja	P - risten
Spor 708	252 m	Ja	Ja	P - risten
Spor 709	252 m	Ja	Ja	P - risten

Noter:

Hvor ikke andet, er nævnt er sporene ejet af Banestyrelsen.

El tilslutning er 3-fase 380 V med udtag, der er placeret i afstande hovedsageligt passende til MR togsæt og IC3 togsæt. Der kan være udtag til flere togsæt i et spor afhængigt af længden.

Togforvarme er tilslutning til en-faset 1500 V 50 Hz

Bilag 6 Appendiks 3
Erhvervslejekontrakt for eftersynshal i Struer
Erhvervslejekontrakt for vaskehal i Struer

Aftale om leje af eftersynshal i Struer

Dd 001.24004-xx

Mellem

undertegnede DSB Ejendomme
Kalvebod Brygge 20, 7. sal
1560 København V,
(herefter benævnt "udlejer")

og

undertegnede **Operator**

(herefter benævnt "lejer")

er dags dato indgået nærværende lejekontrakt.

§ 1

Kontraktens baggrund og opbygning

- 1.1 Lejer har indgået aftale med Trafikministeriet om at udføre offentlig servicetrafik med tog. Lejer er i henhold til kontrakten med Trafikministeriet bl.a. forpligtet til at varetage stationsdriften på strækningens stationer. Stationerne ejes af udlejer. Nærværende erhvervslejekontrakt indgås med henblik på at lejer kan opfylde aftalen med Trafikministeriet. Erhvervslejekontrakterne består af nedenstående fællesbestemmelser, der er gældende for samtlige lejemål, samt af individuelle særlige bestemmelser for hvert enkelt lejemål. De særlige bestemmelser er fastsat i særskilte dokumenter, der er en integreret del af erhvervslejekontrakten.

§ 2

Det lejedes omfang

- 2.1 Nærværende lejekontrakt omfatter følgende eftersynshal m. tilbygning og halvtag ejendommen matr. nr. 0 umatr. beliggende Østergade 57e, 7600 Struer (Str020/037/038), samt opbevaringsskur og velfærdsbygning ejendommen matr. nr. 0 umatr. beliggende Østergade 57, 7600 Struer (Str027/019).

Eftersynshal (Str020)	2506 m ²
Tilbygning (Str038)	32 m ²
Halvtag (Str037)	14 m ²
Opbevaringsskur (Str027)	14 m ²
Velfærdsbygning (Str019)	242 m ²

Samlet areal 2808 m²

Nærværende lejekontrakt omfatter desuden specialudstyr installeret i ejendommen.

- 2.2 Lejemålet er vist på den som bilag 1 vedhæftede etageplan og den som bilag 7 vedlagte oversigt over specialudstyr og benævnes herefter "det lejede". Lejemålet omfatter desuden udenomsareal med spor som angivet i bilag 2.
- 2.3 Udlejer er ikke bekendt med, om de registrerede arealer er korrekt opmålte og påtager sig intet ansvar herfor. Selvom det ved en senere opmåling måtte vise sig, at bruttoetagearealerne afviger fra de angivne reguleres lejen ikke. Beregning af andre ydelser, der er baseret på bruttoetagearealerne, reguleres med virkning fra det første regnskabsår, der begynder efter, at opmålingen er fremkommet, men betaling af disse ydelser for tidligere perioder reguleres ikke. Bruttoetagearealerne skal beregnes efter de i henhold til lejelovgivningen gældende regler ved aftalens indgåelse jf. Boligstyrelsens bekendtgørelse nr. 311 af 27/6 1983, dog at adgangsarealer uanset § 1, stk. 4, pkt. a fordeles på de tilliggende lokaler efter disses størrelse før tillæg af adgangsarealer.
- 2.4 Under det lejede hører det udlejeren tilhørende faste inventar og installationer.
- 2.5 Lejer har ikke-eksklusiv brugsret til arealer og spor omkring det lejede. Lejer skal respektere evt. andre lejeres ikke-eksklusive brugsret til samme arealer og spor.
- 2.6 Lejer er bekendt med lov om jernbanevirksomhed m.v., bekendtgørelse om modtagepligt på stationer samt aktstykke nr. 321 af 16. juli 1997.

§ 3

Det lejedes anvendelse

- 3.1 Fra det lejede må lejer alene drive virksomhed i form af togvedligeholdelse og beslægtet virksomhed. Det lejede må ikke uden udlejers skriftlige samtykke benyttes til andet formål.
- 3.2 Lejer skal under lejemålets bestående omgås det lejede forsvarligt og er pligtig at erstatte alle skader, som ved vanrøgt eller forsømmelse forvoldes på det lejede eller ejendommen i øvrigt af ham, hans personale eller andre personer, der har fået adgang til ejendommen og det lejede.
- 3.3 Lejer har sikkerhedscertifikat til drift af jernbanevirksomhed. Lejer er derfor bekendt med gældende sikkerhedsregler for færdsel m.v. og handler herefter.

§ 4

Lejeaftalens begyndelse og ophør

- 4.1 Lejeperioden begynder senest den 5. januar 2003.

Lejeperioden er tidsbestemt. Begrundelsen herfor er den særlige baggrund for lejeaftalen, som er beskrevet i § 1.

Lejeperioden ophører på samme tidspunkt som lejers kontrakt med Trafikministeriet om udførelse af offentlig servicetrafik med tog ophører uanset årsagen hertil. Lejers kontrakt med Trafikministeriet ophører senest den 28. januar 2011. Når lejer ved, hvornår lejers kontrakt med Trafikministeriet ophører, er lejer forpligtet til straks at meddele udlejer ophørstidspunktet.

- 4.2 Lejemålet er uopsigeligt fra udlejers side i den periode kontrakten med Trafikministeriet dækker.
- 4.3 Opsigelse fra lejers side kan ske med 12 måneders forudgående skriftlig varsel til ophør den 1. i en måned.

§ 5

Lejens størrelse, betaling og regulering

- 5.1 Den årlige leje udgør kr. 929.356,- (2001-priser). Lejen betales månedsvis forud hver den 1. i måneden. Ved lejeperiodens begyndelse betales der kr. 77.447,- (2001-priser), der dækker leje for det lejede eksklusiv værkstedsfaciliteterne i perioden frem til den [dato]. Herefter betales der den 1. [måned] leje for perioden 1. [måned] – 1. [måned] og så fremdeles.
- 5.2 Lejebeløbene betales på det af udlejer til enhver tid anviste sted: DSB Salg & Stationer, Ejendomme, Kalvebod Brygge 20, 7. 1560 København V, giro nr. 223-9485.
- 5.3 Årslejen vil på grundlag af den i punkt 5.1 angivne årsleje i 2001-priser blive reguleret hvert år med den skønnede udvikling i nettoprisindekset, jf. nedenfor, beregnet som det årlige gennemsnit i nettoprisindekset i forhold til det årlige gennemsnit i nettoprisindekset et år før.

Reguleringen fra år n til år $n+1$ består af to elementer:

1. Finansministeriets skøn i forbindelse med Forslaget til Finanslov for år $n+1$ over udviklingen i nettoprisindekset fra gennemsnit år n til gennemsnit år $n+1$.
2. En niveauekorrektion for Finansministeriets nye skøn i forbindelse med Forslaget til Finanslov for år $n+1$ over udviklingen i nettoprisindekset fra gennemsnit år $n-1$ til gennemsnit år n .

Der foretages ikke nogen efterfølgende regulering for en eventuel konstateret forskel mellem den faktiske og den skønnede udvikling i nettoprisindekset.

Der foretages ikke indeksregulering af den del af årslejen, der i henhold til punkt 10.1 udgøres af skatter og afgifter.

- 5.5 Såfremt ovennævnte indekstal ikke længere måtte blive beregnet, reguleres lejen i overensstemmelse med udviklingen i et andet eksisterende tilsvarende indekstal, eller hvis et sådant ikke findes efter principper, som ligger den anførte indeksregulering så nær som muligt.
- 5.6 Hverken udlejer eller lejer kan kræve årslejen reguleret til markedslejen.
- 5.7 Såfremt årslejen reguleres i henhold til den til enhver tid gældende lejelovgivning skal den i nærværende kontrakt § 5.3 aftalte lejeregulering fortsætte på dette nye grundlag.

§ 6

Depositum

- 6.1. Senest 3 måneder før lejeperiodens begyndelse indbetaler lejer til udlejer et kontant depositum svarende til 3 måneders leje. Depositum udgør kr. 232.341,- (2001-priser). Depositum tjener til sikkerhed for samtlige lejes forpligtelser i henhold til nærværende erhvervslejekontrakt, herunder udgifter ved fraflytning.
- 6.2 Depositum forrentes ikke og henstår til udlejers fulde disposition i lejeperioden.
- 6.3 Depositum reguleres hvert år den 1. januar i overensstemmelse med reguleringen af den årlige leje, jf. § 5, således at depositum til enhver tid svarer til 3 måneders leje.

§ 7

Betaling af vand, varme m.v.

- 7.1 Forsyning af det lejede med varme og varmt vand sker ved levering fra udlejer.
- 7.2 Ud over lejen betaler lejer for forbrug af varme og varmt vand. Udlejer kan forlange, at der opsættes forbrugsmålere, der kan foretage en separat registrering af dette forbrug. Måler opsættes og bekostes af udlejer.
- 7.3 Anslåede udgifter til vand og varme er angivet i bilag 3.
- 7.4 Betaling af vand og varme betales á conto og opkræves sammen med lejen. Størrelsen på det månedlige á conto-bidrag for de enkelte lejemål fremgår af bilag 3. Á conto-bidraget skal tilnærmelsesvis svare til udlejers faktiske udgift.
- 7.5 Udlejer udarbejder en gang årligt varmeregnskab omfattende samtlige udgifter, herunder fjernvarme, olieforbrug, elektricitet til varmeanlæggets drift, varmemester, udgifter til opvarmning af fællesrum, ingeniørtilsyn, udgifter til almindelig og sædvanlig vedligeholdelse og reparationer af varmeinstallationer, nødvendige nyanskaffelser, samt udgifter til regnskabets udarbejdelse m.v. Den anslåede størrelse af de anførte poster fremgår af bilag 3.

- 7.6 Varmeregnskabsåret løber fra 1. marts til 28. februar. Som bilag 3 vedlægges et skøn over forbruget af varme og varmt vand i 2000, som er sidste år, hvor DSB har anvendt bygningen i den daglige drift.

§ 8

Andre forbrugsudgifter

- 8.1 Lejer skal betale udgifter til eget forbrug af vand, el, gas og lign., samt udgifter til bortskaffelse af lejers affald (andre forbrugsudgifter).
- 8.2 Betaling af andre forbrugsudgifter sker direkte til leverandøren på grundlag af afregningsmålere eller leverandørens sædvanlige takster i det omfang, der er etableret afregningsmålere, eller direkte betaling i øvrigt er mulig efter leveringsbetingelserne. Ved lejemalets påbegyndelse betales elforbrug direkte efter afregningsmåler. Udlejer kan forlange, at lejer overgår til direkte betaling af de øvrige forbrugsudgifter, når dette efter etablering af afregningsmålere eller ændring af leveringsbetingelser måtte blive muligt.
- 8.3 I det omfang lejeren ikke betaler andre forbrugsudgifter direkte til leverandøren efter stk. 2, indgår udgifterne i ejendommens driftsudgifter, som lejer betaler andel af fordelt efter bruttoetagearealet eller eventuelt efter forbrugsmålere. Den anslåede størrelse af disse forbrugsafgifter er anført i bilag 3.
- 8.4 Udlejer påtager sig intet ansvar for forbigående forstyrrelser i forsyningen af vand, el, gas og lign. samt renovation, men har pligt til snarest at afhjælpe sådanne forstyrrelser i det omfang de skyldes udlejers anlæg og forpligtelser til ren- og vedligeholdelse.

§ 9

Fællesomkostninger

- 9.1 Fællesomkostninger er inkluderet i årslejen.

§ 10

Skatter og afgifter

- 10.1 I den i punkt 5.1 anførte leje er indregnet de pr. 1. januar 2001 gældende skatter og afgifter m.v., som kan opgøres til kr. 0.

10.2 Ved ændringer i de skatter og afgifter, som påhviler det lejede, kan såvel udlejer som lejer kræve årslejen reguleret i overensstemmelse med erhvervslejeloven §§ 10-12.

§ 11

Det lejedes stand

- 11.1 Lejer overtager det lejede, herunder alle installationer (varme, el, belysning etc.) og værkstedsfaciliteterne angivet i bilag 7, i pæn og vel vedligeholdt stand.
- 11.2 Lejer og udlejer udarbejder en indflytningsrapporter vedrørende det lejedes stand, indretning, inventar tilhørende udlejer m.v. Indflytningsrapporterne vedlægges som bilag 4 og 6.

§ 12

Vedligeholdelse og fornyelse

- 12.1 Den udvendige vedligeholdelse af ejendommen påhviler udlejer.
- 12.2 Udlejer samt dennes teknikere og sagkyndige har til enhver tid efter forudgående anmeldelse med passende varsel ret til adgang til det lejede til forberedelse eller foretagelse af vedligeholdelses- og fornyelsesarbejder. Varsling om iværksættelse af arbejder skal være skriftlig, og varslet er 8 uger. Ved beregning af fristen ses der bort fra juli måned. Arbejderne skal udføres til mindst mulig gene for lejer. Udlejer samt dennes teknikere og sagkyndige har endvidere uden varsel ret til adgang til det lejede, såfremt dette er nødvendigt af hensyn til uopsættelig indgriben eller uopsættelig reparation.
- 12.3 Den indvendige vedligeholdelse af det lejede, herunder af værkstedsfaciliteterne angivet i bilag 7, påhviler lejer. Lejer skal derudover foretage løbende vedligeholdelse og fornyelse som følge af almindeligt slid og ælde af gulve, vinduer, vægge, lofter og de i det lejede værende installationer, herunder også ren- og vedligeholdelse af installationer i lejemålet til det lejedes

forsyning med vand, el, afløb m.v. Endvidere skal lejer foretage vedligeholdelse og fornyelse af indvendige bygningsdele, herunder men ikke begrænset til låse, døre, håndtag, nøgler, ruder, beslag, cisterner, vandhaner, wc-skåle med sæder, vaskekummer og vandlåse. Det lejede skal til enhver tid fremtræde i en pæn, god og vel vedligeholdt stand.

Omkostninger til udskiftning eller reovering af bygningsdele, vaskeanlæg eller installationer, forårsaget af lejers manglende vedligeholdelse, afholdes af lejer.

- 12.4 Udlejer er berettiget til - til enhver tid - at besigtige det lejede for konstatering af, om vedligeholdelsespligten er opfyldt.
- 12.5 Lejer er forpligtet til straks at lade udføre sådanne vedligeholdelsesarbejder m.v., som udlejer kræver til vedligeholdelsespligtens opfyldelse. Såfremt lejer ikke uden ubegrundet ophold efter skriftlig opfordring har udført et ham påhvilende vedligeholdelses- eller fornyelsesarbejde, er udlejer berettiget til at lade de omhandlede arbejder udføre for lejers regning.
- 12.6 Lejer er i forhold til udlejer forpligtet til at opfylde de pligter, som over for miljømyndighederne påhviler lejer som bruger af det lejede, herunder
- indberetning til både myndighederne og udlejer, hvis lejer forårsager eller konstaterer forurening.
 - at foretage forbrugskontrol for olietanke på eller større end 6.000 l.
 - at foranledige olieudskillere tømt med den af kommunen fastsatte frekvens.
 - at gennemføre fornøden spildsikring.
 - at foretage tæthedskontrol af tankanlæg og afløbssystemer som en del af det almindelige driftherretilsyn.
 - at informere udlejer om enhver fejl eller uregelmæssighed ved anlægget.
 - at anlæg ikke må foretages uden særskilt skriftlig aftale med udlejer.
 - at oprense forurening hidrørende fra lejers virksomhed efter genopretningsprincippet.
 - på forlangende skal lejer over for udlejer fremlægge dokumentation for at ovennævnte forhold er udført.
- 12.7 Renholdelse og snerydning af udvendige arealer som henført til lejemålet jf. bilag 2 påhviler lejer.
- 12.8 Specifikation af vedligeholdelsesforpligtelser fremgår af bilag 5 til lejekontrakt.

§ 13

Forandring af det lejede

- 13.1 Eventuel ombygning, installation, istandsættelse eller indretning, der måtte blive forlangt af offentlige myndigheder, herunder bygningsmyndigheder, brandmyndigheder, sundhedsmyndigheder, arbejdstilsyn eller andre, som vilkår for den virksomhed, som lejer udøver i det lejede, foretages og betales af udlejer, uanset om sådanne krav stilles allerede ved lejeaftalens begyndelse eller senere. For sådanne ændringer gælder i øvrigt de i stk. 2-5 nævnte vilkår.
- 13.2 Såfremt lejer ønsker at foretage forandringer af det lejede ud over ombygninger, der er sædvanlige for den type virksomhed, lejer driver i det udlejede, skal udlejer give samtykke til forandringen. Såfremt samtykke gives af udlejer skal arbejdet udføres af autoriserede

håndværkere, i overensstemmelse med offentlige byggeforskrifter, god byggeskik og udlejerens anvisninger, samt på grundlag af sædvanligt projekt, der på forhånd skal godkendes af udlejer. I øvrigt skal installationer og ændringer i enhver henseende godkendes af offentlige myndigheder på lejers bekostning og foranledning inden igangsættelsen.

- 13.3 Lejer er forpligtet til efter påkrav at stille anfordringsgaranti eller anden betryggende sikkerhed under udførelsen for lejers forpligtelse til at fuldføre den påbegyndte installation eller ombygning og for erstatningsansvar for eventuel skade der påføres udlejerens eller tredjemands person, ejendom eller ting under udførelsen og efter fuldførelsen ved større ombygninger.
- 13.4 Lejer har retableringspligt, med mindre dette krav skriftligt er frafaldet af udlejer. Lejers retableringspligt omfatter ikke ombygninger m.v. foretaget og betalt af udlejer i henhold til pkt. 13.1. Lejer er forpligtet til efter påkrav at stille anfordringsgaranti eller anden betryggende sikkerhed for retableringspligten, således at sikkerheden dækker omkostningerne ved retablering. Sikkerhedsstillelsen kan én gang årligt kræves reguleret under hensyntagen til prisudviklingen

§ 14

Afståelse

- 14.1 Lejer har ikke ret til afståelse af det lejede.

§ 15

Fremleje

- 15.1 Lejer har ret til hel eller delvis fremleje af det lejede. Såfremt lejer opnår et merprovenu i forbindelse med fremleje i forhold til gældende leje tilfalder 50 % af merprovenuet udlejer. Udlejer skal have tilsendt et eksemplar af fremlejekontrakten.
- 15.2 Lejer er ansvarlig for, at fremlejer ved hel eller delvis fremleje af det lejede gøres bekendt med gældende sikkerhedsregler for færdsel m.v.

§ 16

Forsikring samt ansvar for skader

- 16.1 Udlejer holder bygninger forsikret mod brand og anden bygningsskade samt husejeransvar.
- 16.2 Forsikring af det lejeren tilhørende løse og lokaleindretning er udlejer uvedkommende. Lejer er pligtig at have det lejede forsikret mod skade af brand, tyveri, hærværk samt mod skade på glas og kummer.

Lejer bærer risikoen for og drager omsorg for behørig forsikring af driftsinventar, løse m.v. tilhørende udlejer.

- 16.3 Såfremt karakteren af lejerens virksomhed kræver forhøjede forsikringspræmier for bygninger eller løsøre tilhørende udlejer er lejer pligtig til, efter påkrav, at godtgøre udlejeren sådanne tillægspræmier.
- 16.4 Udlejer har intet ansvar for lejers eventuelle driftstab eller andre tab i tilfælde af ejendommens eller inventarets undergang eller forringelse, det være sig ved brand, tyveri eller på anden måde, ligesom udlejer intet ansvar har for det til lejer tilhørende inventar, lokaleindretning eller andet.
- 16.5 Lejer er ansvarlig for enhver skade, som lejer, dennes medarbejdere, kunder, leverandører eller andre, lejer giver adgang til ejendommen, påfører ejendommen eller det lejede.

Ansvaret for skader, der ikke kan henføres til lejer, dennes medarbejdere, kunder, leverandører eller andre lejer giver adgang til ejendommen, følger det almindelige vedligeholdelsesansvar jf. § 12.

§ 17

Skiltning

- 17.1 Lejer har i og på det lejede ret til skiltning i et omfang, som ikke må overstige, hvad der er sædvanligt for virksomhed af samme type. Ved lejeperiodens ophør skal lejer fjerne den af lejer opsatte skiltning og foretage retablering.

§ 18

Lejeforholdets ophør

- 18.1 Ved lejemålets ophør forbliver ejendommens mur- og nagelfaste tilbehør og installationer af enhver art udlejers ejendom.
- 18.2 Lejer har dog ret og pligt til at fjerne de af lejer bekostede særindretninger og tekniske installationer samt alt løsøre og inventar, som er indsat i det lejede og inventardele, som ikke tilhører ejendommen mod at foretage fuldstændig retablering herefter.
- 18.3 Lejer har endvidere ret og pligt til at fjerne alt løsøre og inventar samt tekniske installationer bekostet af lejer, såsom kontormøbler og maskin- og inventardele, som ikke hører til ejendommen, mod at bringe det lejede tilbage til dets oprindelige stand.
- 18.4 Forandringer i lejemålets indretning tilbageføres inden fraflytningsdagen, således at lejemålet fremtræder som det blev indrettet ved lejemålets begyndelse. Dette gælder også ændringer godkendt af udlejer, medmindre udlejer skriftligt har frafaldet retableringspligten. Erhvervslejeloven § 75, stk. 2 skal ikke gælde for lejemålet.
- 18.5 Lejer skal aflevere det lejede i samme stand som ved overtagelsen, dvs. i pæn, god og vel vedligeholdt stand, bortset fra slid og ælde.

- 18.6 Opfylder det lejede på fraflytningstidspunktet ikke den stand, som er angivet ovenfor og i henhold til afleveringsrapporten, er udlejer berettiget til efter eget valg enten at istandsætte det lejede for lejers regning eller kræve kontant betaling af de udgifter, der må forventes at medgå til istandsættelsen. Endvidere kan udlejer kræve betaling af ydelser i henhold til lejekontrakten for den periode, der faktisk medgår eller må forventes at medgå til istandsættelsen. Udlejers krav er ikke afhængigt af, om istandsættelsen faktisk gennemføres.
- 18.7 Snarest muligt efter fraflytningen gennemgår lejer og udlejer på ny lejemålet med henblik på at konstatere, om der er forhold, som nævnt i stk. 6. Der udarbejdes en fraflytningsrapport, der underskrives af begge parter. Såfremt lejer ikke deltager i gennemgangen, skal fraflytningsrapport fremsendes til lejer, så den er fremme senest fire uger efter fraflytningen.

§ 19

Misligholdelse

- 19.1 Såfremt Lejer væsentlig misligholder nærværende Aftale kan udlejer hæve nærværende Aftale helt eller delvist efter udlejers eget valg og kræve erstatning efter dansk rets almindelige regler. Udlejer kan ikke kræve erstatning for indirekte tab, herunder driftstab, tidstab, avancetab eller andre økonomiske konsekvenstab.

Følgende forhold, som ikke er udtømmende oplistet, anses altid for væsentlig misligholdelse fra Lejer:

-Lejer overskrider en betalingsfrist i nærværende Aftale og det forfaldne beløb er ikke udlejer i hænde inden for en frist på 5 kalenderdage fra udlejers meddelelse om, at en betalingsfrist er overskredet.

-lejers kontrakt med det danske Trafikministerium ophører på grund af Lejers væsentlige misligholdelse.

-Lejer standser sine betalinger, afgiver insolvenserklæring, erklæres konkurs, indleder forhandling om akkord eller anden gældsordning, medmindre boet inden 14 kalenderdage efter at have modtaget opfordring indtræder i nærværende Aftale eller stiller betryggende sikkerhed for at Lejers forpligtelser i henhold til Aftalen vil blive opfyldt.

Lejer misligholder væsentligt en eller flere af følgende aftaler, som måtte være indgået med udlejer:

- Aftale om leje af MR-togsæt m.m.
- Aftale om leje af IC3-togsæt
- Aftale om benyttelse af udlejers olieforsyningsanlæg
- Aftale om benyttelse af udlejers vaske- og forsyningsanlæg i Århus og Esbjerg
- Aftale om hjulafdrejning på udlejers UF-bænk i Århus
- Aftale om leje af vaskehal i Struer
- Aftale om leje af stationer

Såfremt udlejer væsentlig misligholder nærværende Aftale kan Lejer hæve nærværende Aftale helt eller delvist efter Lejers eget valg og kræve erstatning efter dansk rets almindelige regler. Lejer kan ikke kræve erstatning for indirekte tab, herunder driftstab, tidstab, avancetab eller andre økonomiske konsekvenstab.

Følgende forhold, som ikke er udtømmende oplistet, anses altid for væsentlig misligholdelse fra udlejer:

-udlejer standser sine betalinger, afgiver insolvenserklæring, erklæres konkurs, indleder

forhandling om akkord eller anden gældsordning, medmindre boet inden 14 kalenderdage efter at have modtaget opfordring indtræder i nærværende Aftale eller stiller betryggende sikkerhed for at udlejers forpligtelser i henhold til Aftalen vil blive opfyldt.

-udlejer misligholder væsentligt en eller flere af følgende aftaler, som måtte være indgået med Lejer:

- Aftale om leje af MR-togsæt m.m.
- Aftale om leje af IC3-togsæt
- Aftale om benyttelse af udlejers olieforsyningsanlæg
- Aftale om benyttelse af udlejers vaske- og forsyningsanlæg i Århus og Esbjerg
- Aftale om hjulafdrejning på udlejers UF-bænk i Århus
- Aftale om leje af vaskehal i Struer
- Aftale om leje af stationer

§ 20

Forrentning af forfaldne ubetalte ydelser

- 20.1 Ved lejers manglende overholdelse af betalingsfrister for ydelser af enhver art hidrørende fra lejeforholdet er udlejer berettiget til morarente. Morarente beregnes fra forfaldsdagen, indtil betaling sker. Der beregnes morarente efter den i Renteloven fastsatte morarentesats p.t. diskontoen med tillæg af 5%. Det præciseres, at der ikke herved er gjort nogen indskrænkning i udlejers misligholdelsesbeføjelser efter lejelovgivningen.

§ 21

Tinglysning

- 21.1 Nærværende lejekontrakt kan efter lejers begæring tinglyses på ejendommen med respekt af de på tinglysningstidspunktet tinglyste byrder og pantehæftelser og med påtegning om respekt af størst mulige lån i realkredit og pengeinstitutter.
- 21.2 Udgifterne i forbindelse med en sådan tinglysning betales af lejer alene.
- 21.3 Ved lejemålets ophør skal skriftlig opsigelse tjene udlejer som tilstrækkelig fuldmagt til at begære lejekontrakten slettet af tingbogen.
- 21.4 Eventuelle omkostninger ved afløsning afholdes af lejer. Udlejer er, såfremt han afholder omkostningerne, berettiget til at modregne disse i det indbetalte depositum.

§ 22

Omkostninger m.v.

- 22.1 Udlejer har opfordret lejer til at benytte advokatbistand i forbindelse med indgåelse af denne lejekontrakt.
- 22.2 Lejer har modtaget et eksemplar af By- og Boligministeriets checkliste og har gjort sig bekendt med indholdet.
- 22.3 Hver part bærer sine omkostninger ved udarbejdelsen af nærværende lejekontrakt.
- 22.4 Nærværende kontrakt med bilag oprettes og underskrives i to enslydende eksemplarer, af hvilke udlejer opbevarer det ene, lejer det andet.

§ 23

Forurening

- 23.1 Lejer er jf. pkt. 12.6 ansvarlig for forurening efter dansk rets almindelige regler, herunder gældende lovgivning, navnlig jordforureningsloven. Lejers ansvar omfatter udgifter til undersøgelser, oprensning og andre udgifter i anledning af forurening, der hidrører fra lejers virksomhed. Denne bestemmelse finder tilsvarende anvendelse i forbindelse med regreskrav, som DSB måtte rette mod lejeren i anledning af tredjemands krav mod DSB.

§ 24

Voldgift

- 24.1 Nærværende aftale er undergivet dansk ret.
- 24.2 Enhver uenighed og tvist mellem Parterne i forbindelse med nærværende aftale, herunder om dens anvendelse, fortolkning, udfyldelse eller misligholdelse, som ikke kan bilægges i mindelighed, skal afgøres ved voldgift i det omfang spørgsmålet ikke hører under Jernbaneklagenævnets kompetence. Den for både lejer og udlejers endelige og bindende afgørelse træffes af en voldgift, hvor hver Part udpeger en voldgiftsmand, medens voldgiftsrettens formand udpeges af Præsidenten for Sø- og handelsretten i København. Voldgiftsrettens sæde er i København.
- 24.3 Den Part, der ønsker voldgift, udarbejder klageskrift og sender dette til modparten med rekommanderet brev med oplysning om, hvem klageren har udpeget som sin voldgiftsmand.

I brevet skal den indklagede opfordres inden 2 uger ved rekommanderet brev, at give meddelelse om, hvem den indklagede har udpeget som voldgiftsmand. Overholdes denne tidsfrist ikke, udpeges i stedet på klagerens anmodning en voldgiftsmand af Sø- og Handelsrettens Præsident.

24.4 Voldgiftsretten fastsætter selv de nærmere regler for voldgiftssagens behandling med udgangspunkt i de for behandlingen af landsretssager gældende.

24.5 Processproget skal være dansk.

§ 25

Bilag

25.1 Nedenstående bilag, der er vedhæftet lejekontrakten, indgår som en integreret del af lejeaftalen:

- Bilag 1: Skitse over ejendommen/etageplaner
- Bilag 2: Kort over det lejede
- Bilag 3: Skønnede forbrug til a'conto el, vand og varme, herunder sidste års varmeregnskab
- Bilag 4: Indflytningsrapport (*Udformes ved underskrivelsen af nærværende aftale*)
- Bilag 5: Grænseflader for vedligeholdelsesforpligtelse
- Bilag 6: Indflytningsrapport for tekniske anlæg (*Udformes ved underskrivelsen af nærværende aftale*)
- Bilag 7: Specialudstyr installeret i værkstedet i Struer
- Bilag 8: Beskrivelse af eftersynshal

København, den _____

, den _____

Som udlejer:

Som lejer:

DSB Ejendomme

Operatør

Aftale om leje af vaskehal i Struer

Dd 001.24004-xx

Mellem

undertegnede DSB Ejendomme
Kalvebod Brygge 20, 7. sal
1560 København V,
(herefter benævnt "udlejer")

og

undertegnede **Operator**

(herefter benævnt "lejer")

er dags dato indgået nærværende lejekontrakt.

§ 1

Kontraktens baggrund og opbygning

- 1.1 Lejer har indgået aftale med Trafikministeriet om at udføre offentlig servicetrafik med tog. Lejer er i henhold til kontrakten med Trafikministeriet bl.a. forpligtet til at varetage stationsdriften på strækningens stationer. Stationerne ejes af udlejer. Nærværende erhvervslejekontrakt indgås med henblik på at lejer kan opfylde aftalen med Trafikministeriet. Erhvervslejekontrakterne består af nedenstående fællesbestemmelser, der er gældende for samtlige lejemål, samt af individuelle særlige bestemmelser for hvert enkelt lejemål. De særlige bestemmelser er fastsat i særskilte dokumenter, der er en integreret del af erhvervslejekontrakten.

§ 2

Det lejedes omfang

- 2.1 Nærværende lejekontrakt omfatter følgende vaskehal ejendommen matr. nr. 0 umatr. beliggende Østergade 57e, 7600 Struer (Str030).

Vaskehal (Str030) 703 m²

Samlet areal 703 m²

- 2.2 Lejemålet er vist på den som bilag 1 vedhæftede etageplan og herefter benævnt "det lejede". Lejemålet omfatter desuden udenomsareal med spor som angivet i bilag 2.
- 2.3 Udlejer er ikke bekendt med, om de registrerede arealer er korrekt opmålte og påtager sig intet ansvar herfor. Selvom det ved en senere opmåling måtte vise sig, at bruttoetagearealerne afviger fra de angivne reguleres lejen ikke. Beregning af andre ydelser, der er baseret på bruttoetagearealerne, reguleres med virkning fra det første regnskabsår, der begynder efter, at opmålingen er fremkommet, men betaling af disse ydelser for tidligere perioder reguleres ikke. Bruttoetagearealerne skal beregnes efter de i henhold til lejelovgivningen gældende regler ved aftalens indgåelse jf. Boligstyrelsens bekendtgørelse nr. 311 af 27/6 1983, dog at adgangsarealer uanset § 1, stk. 4, pkt. a fordeles på de tilliggende lokaler efter disses størrelse før tillæg af adgangsarealer.
- 2.4 Under det lejede hører det udlejerens tilhørende faste inventar og installationer samt det i bilag 6 beskrevne vaskeanlæg.
- 2.5 Lejer har ikke-eksklusiv brugsret til arealer og spor omkring det lejede. Lejer skal respektere evt. andre lejeres ikke-eksklusive brugsret til samme arealer og spor.
- 2.6 Lejer er bekendt med lov om jernbanevirksomhed m.v., bekendtgørelse om modtagepligt på stationer samt aktstykke nr. 321 af 16. juli 1997.

§ 3

Det lejedes anvendelse

- 3.1 Fra det lejede må lejer alene drive virksomhed i form af togrenøring og beslægtet virksomhed. Det lejede må ikke uden udlejers skriftlige samtykke benyttes til andet formål.
- 3.2 Lejer skal under lejemålets bestående omgås det lejede forsvarligt og er pligtig at erstatte alle skader, som ved vanrøgt eller forsømmelse forvoldes på det lejede eller ejendommen i øvrigt af ham, hans personale eller andre personer, der har fået adgang til ejendommen og det lejede.
- 3.3 Lejer har sikkerhedscertifikat til drift af jernbanevirksomhed. Lejer er derfor bekendt med gældende sikkerhedsregler for færdsel m.v. og handler herefter.

§ 4

Lejeaftalens begyndelse og ophør

- 4.1 Lejeperioden begynder senest den 5. januar 2003.

Lejeperioden er tidsbestemt. Begrundelsen herfor er den særlige baggrund for lejeaftalen, som er beskrevet i § 1.

Lejeperioden ophører på samme tidspunkt som lejers kontrakt med Trafikministeriet om udførelse af offentlig servicetrafik med tog ophører uanset årsagen hertil. Lejers kontrakt med Trafikministeriet ophører

senest den 28. januar 2011. Når lejer ved, hvornår lejers kontrakt med Trafikministeriet ophører, er lejer forpligtet til straks at meddele udlejer ophørstidspunktet.

- 4.4 Lejemålet er uopsigeligt fra udlejers side i den periode kontrakten med Trafikministeriet dækker.
- 4.5 Opsigelse fra lejers side kan ske med 12 måneders forudgående skriftlig varsel til ophør den 1. i en måned.

§ 5

Lejens størrelse, betaling og regulering

- 5.1 Den årlige leje udgør kr. 1.288.428,- (2001-priser). Lejen betales månedsvis forud hver den 1. i måneden. Ved lejeperiodens begyndelse betales der kr. 107.369,- (2001-priser), der dækker leje for perioden frem til den [dato]. Herefter betales der den 1. [måned] leje for perioden 1. [måned] – 1. [måned] og så fremdeles.
- 5.2 Lejebeløbene betales på det af udlejer til enhver tid anviste sted: DSB Salg & Stationer, Ejendomme, Kalvebod Brygge 20, 7. 1560 København V, giro nr. 223-9485.
- 5.3 Årslejen vil på grundlag af den i punkt 5.1 angivne årsleje i 2001-priser blive reguleret hvert år med den skønnede udvikling i nettoprisindekset, jf. nedenfor, beregnet som det årlige gennemsnit i nettoprisindekset i forhold til det årlige gennemsnit i nettoprisindekset et år før.

Reguleringen fra år n til år n+1 består af to elementer:

1. Finansministeriets skøn i forbindelse med Forslaget til Finanslov for år n+1 over udviklingen i nettoprisindekset fra gennemsnit år n til gennemsnit år n +1.
2. En niveauekorrektion for Finansministeriets nye skøn i forbindelse med Forslaget til Finanslov for år n +1 over udviklingen i nettoprisindekset fra gennemsnit år n-1 til gennemsnit år n.

Der foretages ikke nogen efterfølgende regulering for en eventuel konstateret forskel mellem den faktiske og den skønnede udvikling i nettoprisindekset.

Der foretages ikke indeksregulering af den del af årslejen, der i henhold til punkt 10.1 udgøres af skatter og afgifter.

- 5.5 Såfremt ovennævnte indekstal ikke længere måtte blive beregnet, reguleres lejen i overensstemmelse med udviklingen i et andet eksisterende tilsvarende indekstal, eller hvis et sådant ikke findes efter principper, som ligger den anførte indeksregulering så nær som muligt.
- 5.6 Hverken udlejer eller lejer kan kræve årslejen reguleret til markedslejen.
- 5.7 Såfremt årslejen reguleres i henhold til den til enhver tid gældende lejelovgivning skal den i nærværende kontrakt § 5.3 aftalte lejeregulering fortsætte på dette nye grundlag.

§ 6

Depositum

- 6.1. Senest 3 måneder før lejeperiodens begyndelse indbetaler lejer til udlejer et kontant depositum svarende til 3 måneders leje. Depositum udgør kr. 322.107,-. Depositum tjener til sikkerhed for samtlige lejeres forpligtelser i henhold til nærværende erhvervslejekontrakt, herunder udgifter ved fraflytning.
- 6.2. Depositum forrentes ikke og henstår til udlejers fulde disposition i lejeperioden.
- 6.3. Depositum reguleres hvert år den 1. januar i overensstemmelse med reguleringen af den årlige leje, jf. § 5, således at depositum til enhver tid svarer til 3 måneders leje.

§ 7

Betaling af vand, varme m.v.

- 7.1. Forsyning af det lejede med varme og varmt vand sker ved levering fra udlejer.
- 7.2. Ud over lejen betaler lejer for forbrug af varme og varmt vand. Udlejer kan forlange, at der opsættes forbrugsmålere, der kan foretage en separat registrering af dette forbrug. Måler opsættes og bekostes af udlejer.
- 7.5. Anslåede udgifter til vand og varme er angivet i bilag 3.
- 7.6. Betaling af vand og varme betales á conto og opkræves sammen med lejen. Størrelsen på det månedlige á conto-bidrag for de enkelte lejemål fremgår af bilag 3. Á conto-bidraget skal tilnærmelsesvis svare til udlejers faktiske udgift.
- 7.5. Udlejer udarbejder en gang årligt varmeregnskab omfattende samtlige udgifter, herunder fjernvarme, olieforbrug, elektricitet til varmeanlæggets drift, varmemester, udgifter til opvarmning af fællesrum, ingeniørtilsyn, udgifter til almindelig og sædvanlig vedligeholdelse og reparationer af varmeinstallationer, nødvendige nyanskaffelser, samt udgifter til regnskabs udarbejdelse m.v. Den anslåede størrelse af de anførte poster fremgår af bilag 3.
- 7.6. Varmeregnskabsåret løber fra 1. marts til 28. februar. Som bilag 3 vedlægges et skøn over forbruget af varme og varmt vand i 2000, som er sidste år, hvor DSB har anvendt bygningen i den daglige drift.

§ 8

Andre forbrugsudgifter

- 8.1. Lejer skal betale udgifter til eget forbrug af vand, el, gas og lign., samt udgifter til bortskaffelse af lejers affald (andre forbrugsudgifter).

- 8.2 Betaling af andre forbrugsudgifter sker direkte til leverandøren på grundlag af afregningsmålere eller leverandørens sædvanlige takster i det omfang, der er etableret afregningsmålere, eller direkte betaling i øvrigt er mulig efter leveringsbetingelserne. Ved lejemålets påbegyndelse betales elforbrug direkte efter afregningsmåler. Udlejer kan forlange, at lejer overgår til direkte betaling af de øvrige forbrugsudgifter, når dette efter etablering af afregningsmålere eller ændring af leveringsbetingelser måtte blive muligt.
- 8.3 I det omfang lejeren ikke betaler andre forbrugsudgifter direkte til leverandøren efter stk. 2, indgår udgifterne i ejendommens driftsudgifter, som lejer betaler andel af fordelt efter bruttoetagearealet eller eventuelt efter forbrugsmålere. Den anslåede størrelse af disse forbrugsafgifter er anført i bilag 3.
- 8.4 Udlejer påtager sig intet ansvar for forbigående forstyrrelser i forsyningen af vand, el, gas og lign. samt renovation, men har pligt til snarest at afhjælpe sådanne forstyrrelser i det omfang de skyldes udlejers anlæg og forpligtelser til ren- og vedligeholdelse.

§ 9

Fællesomkostninger

- 9.1 Fællesomkostninger er inkluderet i årslejen.

§ 10

Skatter og afgifter

- 10.1 I den i punkt 5.1 anførte leje er indregnet de pr. 1. januar 2001 gældende skatter og afgifter m.v., som kan opgøres til kr. 0.
- 10.2 Ved ændringer i de skatter og afgifter, som påhviler det lejede, kan såvel udlejer som lejer kræve årslejen reguleret i overensstemmelse med erhvervslejeloven §§ 10-12.

§ 11

Det lejedes stand

- 11.1 Lejer overtager det lejede, herunder alle installationer (varme, el, belysning etc.) og det i bilag 6 beskrevne vaskeanlæg, i pæn og vel vedligeholdt stand.
- 11.2 Lejer og udlejer udarbejder en indflytningsrapport vedrørende det lejedes stand, indretning, inventar tilhørende udlejer m.v. Indflytningsrapporten vedlægges som bilag 4.

§ 12

Vedligeholdelse og fornyelse

- 12.1 Den udvendige vedligeholdelse af ejendommen påhviler udlejer.
- 12.4 Udlejer samt dennes teknikere og sagkyndige har til enhver tid efter forudgående anmeldelse med passende varsel ret til adgang til det lejede til forberedelse eller foretagelse af vedligeholdelses- og fornyelsesarbejder. Varsling om iværksættelse af arbejder skal være skriftlig, og varslet er 8 uger. Ved beregning af fristen ses der bort fra juli måned. Arbejderne skal udføres til mindst mulig gene for lejer. Udlejer samt dennes teknikere og sagkyndige har endvidere uden varsel ret til adgang til det lejede, såfremt dette er nødvendigt af hensyn til uopsættelig indgriben eller uopsættelig reparation.
- 12.5 Den indvendige vedligeholdelse af det lejede og vaskeanlægget beskrevet i bilag 6 påhviler lejer. Lejer skal derudover foretage løbende vedligeholdelse og fornyelse som følge af almindeligt slid og ælde af gulve, vinduer, vægge, lofter og de i det lejede værende installationer, vaskeanlæg m.v., herunder også ren- og vedligeholdelse af installationer i lejemålet til det lejedes forsyning med vand, el, afløb m.v. Endvidere skal lejer foretage vedligeholdelse og fornyelse af indvendige bygningsdele, herunder men ikke begrænset til låse, døre, håndtag, nøgler, ruder, beslag, cisterner, vandhaner, wc-skåle med sæder, vaskekummer og vandlåse. Det lejede skal til enhver tid fremtræde i en pæn, god og vel vedligeholdt stand.
Omkostninger til udskiftning eller reovering af bygningsdele, vaskeanlæg eller installationer, forårsaget af lejers manglende vedligeholdelse, afholdes af lejer.
- 12.7 Udlejer er berettiget til - til enhver tid - at besigtige det lejede for konstatering af, om vedligeholdelsespligten er opfyldt.
- 12.8 Lejer er forpligtet til straks at lade udføre sådanne vedligeholdelsesarbejder m.v., som udlejer kræver til vedligeholdelsespligtens opfyldelse. Såfremt lejer ikke uden ubegrundet ophold efter skriftlig opfordring har udført et ham påhvilende vedligeholdelses- eller fornyelsesarbejde, er udlejer berettiget til at lade de omhandlede arbejder udføre for lejers regning.
- 12.9 Lejer er i forhold til udlejer forpligtet til at opfylde de pligter, som over for miljømyndighederne påhviler lejer som bruger af det lejede, herunder
- indberetning til både myndighederne og udlejer, hvis lejer forårsager eller konstaterer forurening.
 - at foretage forbrugskontrol for olietanke på eller større end 6.000 l.
 - at foranledige olieudskillere tømt med den af kommunen fastsatte frekvens.
 - at gennemføre fornøden spildsikring.
 - at foretage tæthedskontrol af tankanlæg og afløbssystemer som en del af det almindelige driftherretilsyn.
 - at informere udlejer om enhver fejl eller uregelmæssighed ved anlægget.
 - anlæg må ikke foretages uden særskilt skriftlig aftale med udlejer.
 - at oprense forurening hidrørende fra lejers virksomhed efter genopretningsprincippet.
 - på forlangende skal lejer over for udlejer fremlægge dokumentation for at ovennævnte forhold er udført.
- 12.7 Renholdelse og snerydning af udvendige arealer som henført til lejemålet jf. bilag 2 påhviler lejer.

12.8 Specifikation af vedligeholdelsesforpligtelser fremgår af bilag 5 til lejekontrakt.

§ 13

Forandring af det lejede

- 13.1 Eventuel ombygning, installation, istandsættelse eller indretning, der måtte blive forlangt af offentlige myndigheder, herunder bygningsmyndigheder, brandmyndigheder, sundhedsmyndigheder, arbejdstilsyn eller andre, som vilkår for den virksomhed, som lejer udøver i det lejede, foretages og betales af udlejer, uanset om sådanne krav stilles allerede ved lejeaftalens begyndelse eller senere. For sådanne ændringer gælder i øvrigt de i stk. 2-5 nævnte vilkår.
- 13.2 Såfremt lejer ønsker at foretage forandringer af det lejede ud over ombygninger, der er sædvanlige for den type virksomhed, lejer driver i det udlejede, skal udlejer give samtykke til forandringen. Såfremt samtykke gives af udlejer skal arbejdet udføres af autoriserede håndværkere, i overensstemmelse med offentlige byggeforskrifter, god byggeskik og udlejers anvisninger, samt på grundlag af sædvanligt projekt, der på forhånd skal godkendes af udlejer. I øvrigt skal installationer og ændringer i enhver henseende godkendes af offentlige myndigheder på lejers bekostning og foranledning inden igangsættelsen.
- 13.3 Lejer er forpligtet til efter påkrav at stille anfordringsgaranti eller anden betryggende sikkerhed under udførelsen for lejers forpligtelse til at fuldføre den påbegyndte installation eller ombygning og for erstatningsansvar for eventuel skade der påføres udlejers eller tredjemands person, ejendom eller ting under udførelsen og efter fuldførelsen ved større ombygninger.
- 13.4 Lejer har retableringspligt, med mindre dette krav skriftligt er frafaldet af udlejer. Lejers retableringspligt omfatter ikke ombygninger m.v. foretaget og betalt af udlejer i henhold til pkt. 13.1. Lejer er forpligtet til efter påkrav at stille anfordringsgaranti eller anden betryggende sikkerhed for retableringspligten, således at sikkerheden dækker omkostningerne ved retablering. Sikkerhedsstillelsen kan én gang årligt kræves reguleret under hensyntagen til prisudviklingen

§ 14

Afståelse

- 14.1 Lejer har ikke ret til afståelse af det lejede.

§ 15

Fremleje

- 15.1 Lejer har ret til hel eller delvis fremleje af det lejede. Såfremt lejer opnår et merprovenu i forbindelse med fremleje i forhold til gældende leje tilfalder 50 % af merprovenuet udlejer. Udlejer skal have tilsendt et eksemplar af fremlejekontrakten.
- 15.2 Lejer er ansvarlig for, at fremlejer ved hel eller delvis fremleje af det lejede gøres bekendt med gældende sikkerhedsregler for færdsel m.v.

§ 16

Forsikring samt ansvar for skader

- 16.1 Udlejer holder bygninger forsikret mod brand og anden bygningskade samt husejeransvar.
- 16.2 Forsikring af det lejerens tilhørende løsøre og lokaleindretning er udlejer uvedkommende. Lejer er pligtig at have det lejede forsikret mod skade af brand, tyveri, hærværk samt mod skade på glas og kummer.
- Lejer bærer risikoen for og drager omsorg for behørig forsikring af driftsinventar, løsøre m.v. tilhørende udlejer.
- 16.3 Såfremt karakteren af lejerens virksomhed kræver forhøjede forsikringspræmier for bygninger eller løsøre tilhørende udlejer er lejer pligtig til, efter påkrav, at godtgøre udlejer sådanne tillægspræmier.
- 16.4 Udlejer har intet ansvar for lejers eventuelle driftstab eller andre tab i tilfælde af ejendommens eller inventarets undergang eller forringelse, det være sig ved brand, tyveri eller på anden måde, ligesom udlejer intet ansvar har for det til lejer tilhørende inventar, lokaleindretning eller andet.
- 16.5 Lejer er ansvarlig for enhver skade, som lejer, dennes medarbejdere, kunder, leverandører eller andre, lejer giver adgang til ejendommen, påfører ejendommen eller det lejede.

Ansvaret for skader, der ikke kan henføres til lejer, dennes medarbejdere, kunder, leverandører eller andre lejer giver adgang til ejendommen, følger det almindelige vedligeholdelsesansvar jf. § 12.

§ 17

Skiltning

- 17.1 Lejer har i og på det lejede ret til skiltning i et omfang, som ikke må overstige, hvad der er sædvanligt for virksomhed af samme type. Ved lejeperiodens ophør skal lejer fjerne den af lejer opsatte skiltning og foretage retablering.

§ 18

Lejeforholdets ophør

- 18.1 Ved lejemålets ophør forbliver ejendommens mur- og nagelfaste tilbehør og installationer af enhver art udlejers ejendom.
- 18.2 Lejer har dog ret og pligt til at fjerne de af lejer bekostede særindretninger og tekniske installationer samt alt løsøre og inventar, som er indsat i det lejede og inventardele, som ikke tilhører ejendommen mod at foretage fuldstændig retablering herefter.
- 18.3 Lejer har endvidere ret og pligt til at fjerne alt løsøre og inventar samt tekniske installationer bekostet af lejer, såsom kontormøbler og maskin- og inventardele, som ikke hører til ejendommen, mod at bringe det lejede tilbage til dets oprindelige stand.
- 18.4 Forandringer i lejemålets indretning tilbageføres inden fraflytningdagen, således at lejemålet fremtræder som det blev indrettet ved lejemålets begyndelse. Dette gælder også ændringer godkendt af udlejer, medmindre udlejer skriftligt har frafaldet retableringspligten. Erhvervslejeloven § 75, stk. 2 skal ikke gælde for lejemålet.
- 18.5 Lejer skal aflevere det lejede i samme stand som ved overtagelsen, dvs. i pæn, god og vel vedligeholdt stand, bortset fra slid og ælde.
- 18.6 Opfylder det lejede på fraflytningstidspunktet ikke den stand, som er angivet ovenfor og i henhold til afleveringsrapporten, er udlejer berettiget til efter eget valg enten at istandsætte det lejede for lejers regning eller kræve kontant betaling af de udgifter, der må forventes at medgå til istandsættelsen. Endvidere kan udlejer kræve betaling af ydelser i henhold til lejekontrakten for den periode, der faktisk medgår eller må forventes at medgå til istandsættelsen. Udlejers krav er ikke afhængigt af, om istandsættelsen faktisk gennemføres.
- 18.8 Snarest muligt efter fraflytningen gennemgår lejer og udlejer på ny lejemålet med henblik på at konstatere, om der er forhold, som nævnt i stk. 6. Der udarbejdes en fraflytningsrapport, der underskrives af begge parter. Såfremt lejer ikke deltager i gennemgangen, skal fraflytningsrapport fremsendes til lejer, så den er fremme senest fire uger efter fraflytningen.

§ 19

Misligholdelse

- 19.1 Såfremt Lejer væsentlig misligholder nærværende Aftale kan udlejer hæve nærværende Aftale helt eller delvist efter udlejers eget valg og kræve erstatning efter dansk rets almindelige regler. Udlejer kan ikke kræve erstatning for indirekte tab, herunder driftstab, tidstab, avancetab eller andre økonomiske konsekvenstab.

Følgende forhold, som ikke er udtømmende oplistet, anses altid for væsentlig misligholdelse fra Lejer:

-Lejer overskrider en betalingsfrist i nærværende Aftale og det forfaldne beløb er ikke udlejer i hænde inden for en frist på 5 kalenderdage fra udlejers meddelelse om, at en

betalingsfrist er overskredet.

-lejers kontrakt med det danske Trafikministerium ophører på grund af Lejers væsentlige misligholdelse.

-Lejer standser sine betalinger, afgiver insolvenserklæring, erklæres konkurs, indleder forhandling om akkord eller anden gældsordning, medmindre boet inden 14 kalenderdage efter at have modtaget opfordring indtræder i nærværende Aftale eller stiller betryggende sikkerhed for at Lejers forpligtelser i henhold til Aftalen vil blive opfyldt.

Lejer misligholder væsentligt en eller flere af følgende aftaler, som måtte være indgået med udlejer:

- Aftale om leje af MR-togsæt m.m.
- Aftale om leje af IC3-togsæt
- Aftale om benyttelse af udlejers olieforsyningsanlæg
- Aftale om benyttelse af udlejers vaske- og forsyningsanlæg i Århus og Esbjerg
- Aftale om hjulafdrejning på udlejers UF-bænk i Århus
- Aftale om leje af eftersynshal i Struer
- Aftale om leje af stationer

Såfremt udlejer væsentlig misligholder nærværende Aftale kan Lejer hæve nærværende Aftale helt eller delvist efter Lejers eget valg og kræve erstatning efter dansk rets almindelige regler. Lejer kan ikke kræve erstatning for indirekte tab, herunder driftstab, tidstab, avancetab eller andre økonomiske konsekvenstab.

Følgende forhold, som ikke er udtømmende oplyst, anses altid for væsentlig misligholdelse fra udlejer:

-udlejer standser sine betalinger, afgiver insolvenserklæring, erklæres konkurs, indleder forhandling om akkord eller anden gældsordning, medmindre boet inden 14 kalenderdage efter at have modtaget opfordring indtræder i nærværende Aftale eller stiller betryggende sikkerhed for at udlejers forpligtelser i henhold til Aftalen vil blive opfyldt.

-udlejer misligholder væsentligt en eller flere af følgende aftaler, som måtte være indgået med Lejer:

- Aftale om leje af MR-togsæt m.m.
- Aftale om leje af IC3-togsæt
- Aftale om benyttelse af udlejers olieforsyningsanlæg
- Aftale om benyttelse af udlejers vaske- og forsyningsanlæg i Århus og Esbjerg
- Aftale om hjulafdrejning på udlejers UF-bænk i Århus
- Aftale om leje af eftersynshal i Struer
- Aftale om leje af stationer

§ 20

Forrentning af forfaldne ubetalte ydelser

- 20.1 Ved lejers manglende overholdelse af betalingsfrister for ydelser af enhver art hidrørende fra lejeforholdet er udlejer berettiget til morarente. Morarente beregnes fra forfaldsdagen, indtil betaling sker. Der beregnes morarente efter den i Renteloven fastsatte morarentesats p.t. diskontoen med tillæg af 5%. Det præciseres, at der ikke herved er gjort nogen indskrænkning i udlejers misligholdelsesbeføjelser efter lejelovgivningen.

§ 21

Tinglysning

- 21.1 Nærværende lejekontrakt kan efter lejers begæring tinglyses på ejendommen med respekt af de på tinglysningstidspunktet tinglyste byrder og pantehæftelser og med påtegning om respekt af størst mulige lån i realkredit og pengeinstitutter.
- 21.2 Udgifterne i forbindelse med en sådan tinglysning betales af lejer alene.
- 21.3 Ved lejemålets ophør skal skriftlig opsigelse tjene udlejer som tilstrækkelig fuldmagt til at begære lejekontrakten slettet af tingbogen.
- 21.4 Eventuelle omkostninger ved aflysning afholdes af lejer. Udlejer er, såfremt han afholder omkostningerne, berettiget til at modregne disse i det indbetalte depositum.

§ 22

Omkostninger m.v.

- 22.1 Udlejer har opfordret lejer til at benytte advokatbistand i forbindelse med indgåelse af denne lejekontrakt.
- 22.2 Lejer har modtaget et eksemplar af By- og Boligministeriets checkliste og har gjort sig bekendt med indholdet.
- 22.3 Hver part bærer sine omkostninger ved udarbejdelsen af nærværende lejekontrakt.
- 22.4 Nærværende kontrakt med bilag oprettes og underskrives i to enslydende eksemplarer, af hvilke udlejer opbevarer det ene, lejer det andet.

§ 23

Forurening

- 23.1 Lejer er jf. pkt. 12.6 ansvarlig for forurening efter dansk rets almindelige regler, herunder gældende lovgivning, navnlig jordforureningsloven. Lejers ansvar omfatter udgifter til undersøgelser, oprensning og andre udgifter i anledning af forurening, der hidrører fra lejers virksomhed. Denne bestemmelse finder tilsvarende anvendelse i forbindelse med regreskrav, som DSB måtte rette mod lejeren i anledning af tredjemands krav mod DSB.

§ 24

Voldgift

24.3 Nærværende aftale er undergivet dansk ret.

24.4 Enhver uenighed og tvist mellem Parterne i forbindelse med nærværende aftale, herunder om dens anvendelse, fortolkning, udfyldelse eller misligholdelse, som ikke kan bilægges i mindelighed, skal afgøres ved voldgift i det omfang spørgsmålet ikke hører under Jernbaneklagenævnets kompetence. Den for både lejer og udlejers endelige og bindende afgørelse træffes af en voldgift, hvor hver Part udpeger en voldgiftsmand, medens voldgiftsrettens formand udpeges af Præsidenten for Sø- og handelsretten i København.

Voldgiftsrettens sæde er i København.

24.5 Den Part, der ønsker voldgift, udarbejder klageskrift og sender dette til modparten med rekommanderet brev med oplysning om, hvem klageren har udpeget som sin voldgiftsmand.

I brevet skal den indklagede opfordres inden 2 uger ved rekommanderet brev, at give meddelelse om, hvem den indklagede har udpeget som voldgiftsmand. Overholdes denne tidsfrist ikke, udpeges i stedet på klagerens anmodning en voldgiftsmand af Sø- og Handelsrettens Præsident.

24.6 Voldgiftsretten fastsætter selv de nærmere regler for voldgiftssagens behandling med udgangspunkt i de for behandlingen af landsretssager gældende.

24.7 Processproget skal være dansk

§ 25

Bilag

25.1 Nedenstående bilag, der er vedhæftet lejekontrakten, indgår som en integreret del af lejeaftalen:

- Bilag 1: Skitse over ejendommen/etageplaner
- Bilag 2: Kort over det lejede
- Bilag 3: Skønnede forbrug til a'conto el, vand og varme, herunder sidste års varmeregnskab
- Bilag 4: Indflytningsrapport (*Udformes ved underskrivelsen af nærværende aftale*)
- Bilag 5: Grænseflader for vedligeholdelsesforpligtelse
- Bilag 6: Beskrivelse af vaskehal

København, den _____

, den _____

Som udlejer:

Som lejer:

—
DSB Ejendomme

Operator

Bilag 6 Appendiks 4 Priser vedrørende klargøringsanlæg samt eftersynshal i Struer

Beløb i DKK ekskl. moms.

Leje og brug af DSB klargøringsanlæg (vaske- og forsyningsanlæg)

Sted	Anlæg	Pr. enhed	Pr. måned	Pr. år
Struer	Leje af vaskehal		104.795,00	1.257.543,00
	Leje af forsyningsanlæg		17.543,00	210.513,00
Århus	Brug af vaskeanlæg, pr. vask af togsæt	508,00		
	Brug af forsyningsanlæg excl. brændolie	398,00		
Esbjerg	Brug af vaskeanlæg, pr. vask af togsæt	300,00		
	Brug af forsyningsanlæg excl. brændolie	337,00		
Alle	Håndteringsafgift ved brug af olieforsyningsanlæg	0,2927		

Betingelser for leje af anlæg i Struer findes i lejekontrakter i Appendiks 3.
Betingelser for brug af DSBs vaske og forsyningsanlæg samt olieforsyningsanlæg i Århus og Esbjerg findes i aftaler for brug af disse anlæg. Aftalerne findes tilgængelige i datarummet.

Leje af DSB eftersynshal i Struer

Specifikation	Pr. måned	Pr. år
Leje af eftersynshal inkl. værkstedsudstyr	76.994	923.928

Med hensyn til betingelser for leje henvises til lejekontrakt i Appendiks 3.

Bilag 7 Stationer

Indholdsfortegnelse

1.	Indledning	1
1.1	Delt ejerskab af stationer mellem DSB og Banestyrelsen	1
2.	Stationer der alene togbetjenes af operatøren	2
2.1	Krav til operatøren vedrørende driften af stationerne	2
2.2	Krav til betjening af passagerer på stationer	2
2.2.1	Kategori 1, Stationer, hvor billetsalg skal betjenes af operatørens eget personale	3
2.2.2	Kategori 2, Stationer, hvor der skal sikres personlig betjening	3
2.2.3	Kategori 3, Stationer, hvor der ikke er krav til personlig betjening	3
2.2.4	Information om togenes ankomst- og afgangstider	3
2.3	DSB's forpagtning og agentsalg	3
2.3.1	Forpagtning, kiosk og minibar	3
2.3.2	Forpagtning, reklamepladser	4
2.3.3	Agentsalg	4
2.4	Ændring i behovet	4
2.5	Faciliteter og ydelser, der stilles til rådighed for operatøren	5
2.5.1	Faciliteter, der ejes af DSB	5
2.5.2	Banestyrelsens faciliteter og ydelser	5
2.6	Krav til operatøren vedrørende faciliteter på stationer	6
2.7	Leje af faciliteter af DSB	6
2.8	Operatørkontrakt med Banestyrelsen	7
2.9	Lokaler til driftspersonalet	7
2.10	Operatørens modtagepligt	7
2.11	Nedlæggelse eller oprettelse af station	8
2.11.1	Planlagte ændringer	8
2.11.2	Trafikministeriets ændringer	8
2.11.3	Operatørens ændringer	8
3.	Fællesstationer med DSB	8
Appendiks 1	Erhvervslejekontrakt om stationer mellem DSB Ejendomme og operatør	
Appendiks 2	Service på stationer	

Liste over anvendte begreber og fagudtryk

Ord, udtryk, begreb	Betydning
Indre adgangsveje	Adgangsveje som f. eks. tunnel, trappehus og elevator, der begynder eller slutter i en stationsbygning eller perrontunnel uden forbindelse til det fri - bortset fra perronen.
Ydre adgangsveje	Adgangsveje, der ikke er indre adgangsveje
Perronaptering	Elementer på perron som Venterum, reklamestandere, skilte, affaldsbeholdere, bænke mv.
Agent	Tredjemand der, på grundlag af en aftale, varetager billetsalg, oplysning mv. på operatørens vegne overfor passagererne
Driftspersonale	Personale der varetager opgaver i driften bl.a. lokomotivfører, togpersonale og klargøringspersonale
S&S betj.	Stationen betjenes af DSB personale (Salg og Service)

1. Indledning

I dette bilag er oplyst betingelser og forudsætninger for driften af stationer, for betjening af passagerer på stationer og beskrivelse af de passagervendte faciliteter på stationer, som operatøren har ansvaret for.

Ved en station forstås enhver lokalitet, som fungerer i tilknytning til banenettet med henblik på passagerers ind- og udstigning af tog, jf. Bekendtgørelse om modtagepligt på stationer.

Stationer i større bysamfund har stationsbygninger, medens stationer i tyndere befolkede områder har ventefaciliteter på perron.

Ejerskabet til stationernes faciliteter er delt mellem DSB og Banestyrelsen.

Stationerne er henført til operatøren af Nordpakken og operatøren af Sydpakken, med undtagelse af fællesstationer med DSB, som DSB fortsat har ansvaret for.

For stationer, der togbetjenes af flere operatører, regulerer Bekendtgørelsen deres indbyrdes forhold.

Der stilles faciliteter på stationerne samt ydelser til rådighed for operatøren.

Faciliteterne lejes af DSB og operatøren overtager forpligtelsen til drift og vedligehold.

Banestyrelsen stiller faciliteter og ydelser til rådighed for operatøren som en del af operatørkontrakten med Banestyrelsen, jf. Bilag 10.

På stationer med stationsbygninger vil udlejning til operatøren kun omfatte en del af bygningen. DSB forestår selv udleje af den resterende del inkl. eksisterende kiosker, minibarer mv.

Inden 5. januar 2003 vil alle stationer, der fremgår af Erhvervslejekontrakt for stationer mellem DSB og operatør – blive moderniseret med en række apteringslementer. Erhvervslejekontrakten mellem DSB Ejendomme og operatør (i det følgende også benævnt lejekontrakten) fremgår af Appendiks 1.

Operatøren kan udføre fri trafik på alle stationer - også uden for operatørens ansvarsområde - efter de herom gældende regler i Bekendtgørelse om modtagepligt på stationer.

Vedrørende klargøringsanlæg og opstillingsspor henvises til Bilag 6.

1.1

Delt ejerskab af stationer mellem DSB og Banestyrelsen

Ejerskabet af faciliteter på stationerne er delt mellem DSB og Banestyrelsen.

Princippet i ansvarsdelingen er, at stationsbygninger og indre adgangsveje ejes af DSB, hvorimod ydre adgangsveje ejes af Banestyrelsen.

Ejerskabet til perronaptering er delt. Banestyrelsen ejer alt fra perronbelægningen og nedefter, mens det meste af udstyret ovenpå tilhører DSB. Undtaget er dog teknik til trafikinformation, perronur, rodfaste blomsterkummer og kasser til grusning.

Principper for ejerskabet findes i datarummet.

På visse stationer ejer kommunen eller trafikselskaber visse arealer og faciliteter såsom parkeringspladser og cykelstativer. Der haves ikke optegnelser herover.

2. Stationer der alene togbetjenes af operatøren

Stationerne er henført til operatøren af Nordpakken og operatøren af Sydpakken, jf. Bilag 1, Appendiks 1. Herfra skal dog undtages fællesstationer med DSB, nævnt i dette Bilag, afsnit 3.

2.1 Krav til operatøren vedrørende driften af stationerne

Operatøren er ansvarlig for driften af stationerne og for at disse fremtræder indbydende, ryddelige, rengjorte og vel vedligeholdte overfor passagererne .

Operatøren baserer sig på de ydelser, som Banestyrelsen leverer.

2.2 Krav til betjening af passagerer på stationer

De generelle krav om salg af billetter og information til passagererne, samt den hertil knyttede uddannelse, er beskrevet i Bilag 8.

For at sikre den bedst mulige betjening af operatørens passagerer samt for at sælge gennemgående billetter og pladsbilletter til DSB og andre operatørers strækninger, stilles der krav om et minimum af personlig betjening af kvalificeret og uddannet personale i de større bysamfund, jf. nedenfor.

Herved sikres der også operatøren direkte kontakt til det lokale samfund, som han skal operere i.

Kravene til betjening kan opdeles i 3 kategorier:

- Kategori 1, hvor betjeningen skal ske ved operatørens eget personale
- Kategori 2, hvor operatøren skal sikre personlig betjening ved eget personale eller ved agent
- Kategori 3, hvor der ikke er krav til personlig betjening, men krav til billetsalg ved hjælp af billetautomat, medmindre billetsalget foregår i toget

Operatørens rådighed over billetsalgsudstyr, billetautomater og valideringsudstyr fremgår af Bilag 8.

2.2.1 Kategori 1, Stationer, hvor billetsalg skal betjenes af operatørens eget personale

På stationerne Ribe, Varde, Skjern, Silkeborg, Viborg, Skive, Thisted og Ringkøbing skal billetsalg og information betjenes af operatørens eget personale i et tidsmæssigt omfang, der svarer til de åbningstider, der er anført for dagens situation i Appendiks 2.

2.2.2 Kategori 2, Stationer, hvor der skal sikres personlig betjening

På følgende stationer skal operatøren sikre personlig betjening af passagererne enten ved eget personale eller ved agent:

Tønder, Tarm, Ølgod, Ikast, Ry
Hinnerup, Bjerringbro, Vinderup, Bedsted Thy og Ulfborg.

Åbningstiden skal være afpasset efter det lokale behov.

Agenten kan betjene passagererne på stationen eller et andet passende sted i byen, afstemt efter det lokale behov.

De nuværende åbningstider og DSB agenter fremgår af Appendiks 2.

2.2.3 Kategori 3, Stationer, hvor der ikke er krav til personlig betjening

På de resterende stationer skal billetsalget forgå ved hjælp af billetautomat, medmindre billetsalget foregår i toget.

2.2.4 Information om togenes ankomst- og afgangstider

På alle stationer skal der være opsat tavler, der viser togenes ankomst- og afgangstider .

Banestyrelsen leverer trafikinformation til passagererne ved såvel normal som uregelmæssig drift ved hjælp stationernes elektroniske udstyr og højttalere, jf. Bilag 10.

I det omfang DSB råder over elektronisk passagerinformation, togviserskilte og højttalerinformation stilles dette til rådighed for operatøren.

2.3 DSB's forpagtning og agentsalg

2.3.1 Forpagtning, kiosk og minibar

På en række stationer er der i dag kiosk og minibar, jf. Appendiks 2.

Forpagtningsforholdet er indgået af DSB og vil vedblive hermed.

Trafikministeriet og DSB har aftalt, at DSB ikke stiller hindringer for operatørens eventuelle agentaftale om billetsalg mv. med DSB's forpagter.

Operatørens personale kan selv sælge kioskvarer og fast food eller bortforpagte aktiviteten på stationer, hvor der ikke er kiosk og/eller minibar i forvejen.

Ordningen kan etableres i de lokaler, der lejes til billetsalg, og der skal kunne lejes ekstra m2 hertil, hvis de er ledige. Lokalerne skal af operatøren indrettes til dette formål, jf. også afsnit 2.7.

2.3.2 Forpagtning, reklamepladser

Der findes i dag reklamepladser for tredjemand, som DSB har bortforpagtet, i stationers ventesale og på perroner.

DSB opsiges aftaler herom, og operatøren har ret til at indgå aftaler om reklamering, bortset fra fritstående reklamestandere på perron, jf. afsnit 2.5.1.

Operatøren kan hos DSB leje reklamestandere på perron.

2.3.3 Agentsalg

DSB har i dag agentsalg i de i Appendiks 2 anførte stationsbyer.

Trafikministeriet og DSB har aftalt,

- at DSB fra driftsstart opsiges sine nuværende agentaftaler i de i Appendiks 2 anførte byer
- at operatøren kan indgå agentaftale med DSB's tidligere agenter, hvis parterne måtte ønske det
- at DSB afstår fra at etablere parallelle billetsalg eller agentsalg i stationsbygninger eller DSB ejede bygninger ved operatørens betjente stationer (kategori 1 og 2), der ikke togbetjenes af DSB
- at DSB dog kan indstille til Trafikministeriet, at der gives DSB tilladelse til at etablere sådanne aktiviteter, såfremt operatørens serviceniveau efter DSB's opfattelse ikke er tilfredsstillende, og operatøren på forhånd er blevet gjort opmærksom herpå, uden at der er sket ændringer
- at DSB og operatøren kan oprette salg uden for stationsbygninger og andre ejede bygninger i byer, der ikke togbetjenes af den pågældende operatør
- at Trafikministeriet ved oprettelse af parallelle salg forbeholder sig ret til at revurdere den betjenende operatørs forpligtelser i henhold til kontrakt med Trafikministeriet

2.4 Ændring i behovet

Såfremt der efter operatørens opfattelse sker ændringer i behovet for personlig betjening - herunder på grund af den teknologiske udvikling - kan operatøren foreslå ændringer i betjeningsform og betjeningsomfang i den årlige handlingsplan, jf. Bilag 1.

Såfremt Trafikministeriet accepterer forslaget, reguleres vederlaget med den økonomiske nettokonsekvens heraf, således at operatøren stilles uændret.

2.5 Faciliteter og ydelser, der stilles til rådighed for operatøren

2.5.1 Faciliteter, der ejes af DSB

I overensstemmelse med Bekendtgørelse om modtagepligt på stationer stilles nedennævnte faciliteter på stationer til rådighed for operatøren - afhængig af den enkelte stations størrelse og indretning:

1. Billetsalg: Ekspeditionslokale, salgsskranker, toiletter og velfærdslokaler til salgspersonale og depotrum (bagland), inkl. inventar og løsøre. Lokaler til billetsalg ved agenter er udlejet til agenten.
2. Kundevedte arealer: Forhal, kundetoiletter med adgang fra forhal eller perron, lokaler til rejsegods, perronoverdækninger og adgangsveje til perron (tunnel, trappehus, elevator).
3. Depoter m.v.
4. Glas-venterum eller glaslæskærm på perron
5. Samletavle på perron: Stationselement til de selvbetjente stationer, hvor avertering samles (Almex valideringsmaskine, billetautomat, infotavler, bænke, affaldsspande m.v.)
6. Bænke
7. Affaldsbeholdere
8. Kilelystavle (tavle med lys til ophæng af afgang- og ankomstplakater)
9. Bagagebokse
10. Cykelstativer, åbne
11. Cykelstative, overdækkede
12. Bilparkeringspladser
13. Reklamepladser

En liste over hvilke faciliteter, der stilles til rådighed på den enkelte station findes i lejekontrakten.

Fritstående reklamestandere på perron tilhører DSB og vil 1. januar 2004 blive overført til Banestyrelsen. Øvrige reklamepladser kan disponeres af operatøren og lejes af DSB.

2.5.2 Banestyrelsens faciliteter og ydelser

Banestyrelsen stiller følgende passagervendte faciliteter til rådighed i overensstemmelse med Operatørkontrakten i Bilag 10 - afhængig af den enkelte stations størrelse og indretning:

1. Belysning på perron
2. Blomsterbede, rodfaste på perron
3. Ure
4. Trafikinformation: Højtalere, elektroniske systemer (skærme, monitorer og togviserskilte)
5. Ydre adgangsveje

En nærmere beskrivelse heraf findes i Bilag 10.

Banestyrelsen stiller endvidere følgende ydelser til rådighed, jf. Operatørkontrakt, Bilag 10:

1. Trafikinformation til passagerer
2. Renholdelse og snerydning/saltning af de i Bilag 10 nævnte arealer og faciliteter
3. Vedligeholdelse af faciliteter, der tilhører Banestyrelsen

2.6 Krav til operatøren vedrørende faciliteter på stationer

For at sikre et ensartet serviceniveau over hele landet er operatøren forpligtet til at stille nedennævnte passagervendte faciliteter til rådighed for passagererne - i det omfang, de stilles til rådighed for operatøren:

Faciliteter stillet til rådighed af DSB, jf. afsnit 2.5.1, punkt 2-12.

Passagervendte faciliteter stillet til rådighed af Banestyrelsen, jf. afsnit 2.5.2.

2.7 Leje af faciliteter af DSB

For at sikre at de i afsnit 2.6 stillede krav til operatøren kan opfyldes, skal der i overensstemmelse med Bekendtgørelse nr. 560 af 21. juni 2000 om modtagepligt på stationer § 3, stk. 5 indgås en særskilt aftale med DSB om de faciliteter, der skal stilles til rådighed.

Aftalen er udformet som en erhvervslejekontrakt for hver udbudspakke mellem DSB og operatøren, som er vedlagt dette bilag som Appendiks 1. Bestemmelser og priser heri er, efter aftale mellem Trafikministeriet og DSB, bindende for DSB.

Af lejekontraktens bilag fremgår hvilke faciliteter, DSB stiller til rådighed på den enkelte station og i hvilket antal og til hvilken pris.

Operatøren skal leje de faciliteter, som operatøren, jf. afsnit 2.6 er forpligtet til - i det antal, de forefindes og er beskrevet i bilag til lejekontrakten for den enkelte station.

I det omfang at operatøren vælger at leje billetsalg (jf. afsnit 2.2), skal det i lejekontrakten anførte antal m² samt inventar og løsøre for hver station lejes.

Operatøren kan frit tilrettelægge supplerende aktiviteter, der kan understøtte omsætningen i billetsalget på de betjente stationer. I den forbindelse kræves blot, at der ikke etableres parallel virksomhed til aktiviteter i andre af stationens lejemål, samt at der fortsat kan opretholdes en forsvarlig betjening af jernbanepassagerer i operatørens billetsalg.

Operatøren kan etablere supplerende aktiviteter i de lokaler, der lejes til billetsalg.

Operatøren har forlejeret til andre lejemål i stationen, hvis disse er ledige. Sådanne lejemål skal helt eller delvist anvendes til jernbaneformål.

Lejeaftalen definerer i øvrigt operatørens forpligtelser for vedligeholdelse, regler for forandringer, skiltning og krav vedr. tilbagelevering mv.

DSB er ansvarlig for, at det lejede ved overdragelsen lovligt kan anvendes til togbetjening og betjening af billetsalg.

DSB ejer og udlejer øvrige arealer i stationsbygningerne.

2.8 Operatørkontrakt med Banestyrelsen

Faciliteter i overensstemmelse med det i afsnit 2.6 anførte krav stilles til rådighed af Banestyrelsen på de i operatørkontrakt, jf. Bilag 10 beskrevne betingelser.

Betalingen herfor er inkluderet i infrastrukturafgiften.

Af kontrakten fremgår hvilke ydelser og faciliteter, Banestyrelsen stiller til rådighed på den enkelte station og i hvilket antal - jf. listen i afsnit 2.5.2.

Banestyrelsen er ansvarlig for, at det lejede lovligt kan anvendes til togbetjening.

2.9 Lokaler til driftspersonalet

Operatøren kan hos DSB og Banestyrelsen leje lokaler til brug for personalet, såfremt sådanne er ledige efter særskilt gensidig overenskomst mellem parterne. Der betales markedsleje herfor.

DSB og Banestyrelsen har tilkendegivet at ville bestræbe sig på at dække operatørens behov for driftsnære lokaler til driftspersonalet.

2.10 Operatørens modtagepligt

Operatøren er forpligtet til at give andre operatører adgang til de lejede stationer efter samme retningslinier, som er fastsat for DSB i Bekendtgørelse om modtagepligt på stationer .

Der betales ikke standsningsafgift ved udførelse af offentlig servicetrafik.

Trafikministeriets nuværende kontrakter om offentlig servicetrafik medfører følgende fælles benyttelse af operatørens stationer:

Stationer henhørende til Nordpakken:

- DSB kan frit togbetjene Hinnerup og Hjerm, jf. Bilag 1, Appendiks 1.

DSB's betjening af strækningerne Århus - Langå - Struer og Struer - Thisted med gennemgående tog fra København og Operatøren af Sydpakkens betjening af Lem og Ringkøbing betragtes jf. Bilag 1, Appendiks 1, som kørsel for operatøren af Nordpakken. Bekendtgørelsens bestemmelser om modtagepligt er således ikke relevante for denne trafik.

Stationer henhørende til Sydpakken:

- DSB kan frit togbetjene Viby, Hørning og Tjæreborg, jf. Bilag 1, Appendiks 1
- Operatøren af Nordpakken betjener også Skjern station.

Operatøren af Nordpakkens betjening af forbindelserne til Herning betragtes jf. Bilag 1, Appendiks 1, som kørsel for Operatøren af Sydpakken. Bekendtgørelsens bestemmelser om modtagepligt er således ikke relevante for denne trafik.

Reglerne om salg af billetter fremgår af Bilag 8.

2.11 Nedlæggelse eller oprettelse af station

2.11.1 Planlagte ændringer

I 2001 anlægges en ny station i Gjesing mellem Esbjerg og Varde. Fra køreplansskiftet 15/12 2003 åbnes stationer i Viby og Hørning mellem Århus og Skanderborg. Alle 3 stationer indgår i operatørens forpligtelser.

2.11.2 Trafikministeriets ændringer

Trafikministeriet gennemfører for tiden sammen med Banestyrelsen en analyse af stationsstrukturen. Analysen kan medføre, at togbetjening af enkelte stationer ophører, eller at der oprettes nye stationer.

Operatøren skal acceptere sådanne ændringer mod regulering af vederlaget med de økonomiske nettokonsekvenser heraf.

2.11.3 Operatørens ændringer

Operatøren kan efter særskilt overenskomst med Trafikministeriet, og hvis særlige forhold taler herfor, ophøre med eller etablere togbetjening af stationer.

Forudsætningen herfor er, at der til Trafikministeriet udarbejdes en rapport, der nøje beskriver fordele og ulemper for eksisterende og potentielle passagerer, den samlede økonomi og undersøgelser mv. i relation til myndigheder, Banestyrelsen, andre operatører, amternes trafikmyndigheder mfl.

Operatøren skal selv afholde de med ændringen forbundne udgifter, herunder sikkerhedsgodkendelse, myndighedsgodkendelser og anlæg. Merindtægter som følge af ændringen tilfalder operatøren efter de i kontrakten gældende bestemmelser.

3. Fællesstationer med DSB

DSB er forpligtet til at togbetjene visse stationer som offentlig servicetrafik på strækningerne Århus - Langå, Bramming – Esbjerg, Holstebro-Struer og Skanderborg - Århus som led i virksomhedens forhandlede offentlige servicekontrakt.

Trafikministeriet har besluttet, at DSB på disse strækninger fortsat har ansvaret for driften og betjening af passagererne på følgende stationer:

Nordpakken: Århus, Hadsten, Langå, Struer og Holstebro

Sydpakken: Bramming, Esbjerg, Herning, Skanderborg og Århus

DSB er forpligtet til at give andre operatører adgang til disse stationer efter de retningslinier, som er fastsat i Bekendtgørelse om modtagepligt på stationer.

De nærmere regler for operatørens brug af stationerne fremgår også af Bekendtgørelsen.

Der betales ikke standsningsafgift ved udførelse af offentlig servicetrafik.

Fællesstationer drives og vedligeholdes af DSB, og betjeningen af billetsalg foregår ved DSB's personale i overensstemmelse med Bekendtgørelse om modtagepligt på stationer.

Operatøren henvender sig til DSB vedr. alle forhold på fællesstationer. Operatører, der udfører offentlig servicetrafik, er fritaget for at betale for adgangen til egne passagerers brug af faciliteter på stationerne.

På disse stationer har operatøren mulighed for at etablere eget billetsalg mod at afholde alle omkostninger hertil. DSB stiller lokaler til rådighed på markedsvilkår.

Information om åbningstider, faciliteter mv. på fællesstationer med DSB er til rådighed i datarummet.

Operatøren kan på disse stationer hos DSB og Banestyrelsen leje lokaler til brug for personalet, såfremt sådanne er ledige efter særskilt gensidig overenskomst mellem parterne. Der betales markedsleje herfor.

DSB og Banestyrelsen har tilkendegivet at ville bestræbe sig på at dække operatørens behov for driftsnære lokaler til driftspersonalet.

Bilag 7, Appendiks 1
Erhvervslejekontrakt om stationer mellem DSB Ejendomme og
Operator

Bilag 7, Appendiks 2

Service på stationer

Oplysninger fra DSB om det nuværende serviceniveau.

	S&S ⁵ betj.	Agent med ROSA	Agent uden ROSA	Åbningstider billetsalg			Bemærk- ninger	Åbningstider kiosk/minibar		
				Man-fre	Lør	S & H-dage		Man-fre	Lør	S & H-dage
Alken										
Bedsted Thy		x		09.00-17.30	09.00-12.00	Lukket	Bedsted Boghandel			
Birk Centerpark										
Bjerringbro	x			07.20.15.45	Lukket	Lukket				
Bording										
Borris										
Bredebro										
Brøns										
Bur										
Døstrup Sønderjylland										
Engesvang										
Esbjerg Nord										
Gjersing										
Gredstedbro										
Guldager										
Gårde										
Hammerum										
Hee										
Humlum										
Hurup Thy ⁶		x		06.30-08.40	11.30-16.30	11.30-20.30	Man-fre + 14.30-20-30 BS			
Hvidbjerg ²		x		06.15-08.40	Lukket	Lukket				
Hviding										
Højslev										
Hørdum										
Hørning										
Ikast	x			07.05-14.10	Lukket	Lukket				
Kibæk										
Laven										
Lem										
Lyngs										
Oddesund Nord										
Rejsby										
Ribe BI	x			09.30-16.30	Lukket	Lukket		06.30-22.00	08.00-22-00	08.00-22.00
Ribe Nørremark										
Ringkøbing	x			07.00-18.00	Lukket	Lukket	Ma+fre åbnes kl. 06	06.30-21.00	10.00-18.00	09.00-20.00

Agenter med ROSA kan sælge pladsbilletter

I = Internationalt salg

BI = Begrænset internationalt salg (salg til bestemte destinationer nord for Hamburg).

⁵ S&S betj. betyder, at DSB personale betjener billetsalget mv.

⁶ Disse stationer på Thybanen (Struer – Thisted) betjenes af Banestyrelsen i de tidsrum, hvor stationerne er togfølgestation. En ny køreplan for strækningen kan ændre på tidspunkterne og togfølgestationerne. Hvis der ønskes aftale med Banestyrelsen om salg af billetter m.v., skal der derfor rettes henvendelse til Banestyrelsen herom.

	S&S ⁵ betj.	Agen t med ROSA	Agent uden ROSA	Åbningstider billetsalg			Bemærk- ninger	Åbningstider kiosk/minibar		
				Man-fre	Lør	S & H-dage		Man-fre	Lør	S & H-dage
Ry	x	x		06.15-16.00	09.00-12.00	Lukket	Samarb. aftale med Turistforening			
Rødkærsbro										
Sejstrup										
Sig										
Silkeborg I	x			06.00-17.45	08.00-15.45	10.00-17.35	Fre åbent til 19.45	06.30-22.00	08.00-21.00	08.00-22.00
Sjørring										
Skive I	x			06.50-18.15	07.50-15.15	08.50-19.15		06.30-21.00	08.00-19.00	08.00-22.00
Skjern	x			06.30-20.00	08.30-15.00	08.00-20.00		06.30-20.00	08.30-15.15	08.00-20.00
Skærbæk										
Snedsted ²		x		13.45-16.45	Lukket	Lukket	Banestyrelsen BS			
Stoholm										
Studsgård										
Svejbæk										
Tarm		x		10.00-16.00	10.00-12.00	Lukket	Tarm Turistbureau			
Thisted I	x			07.15-17.30	07.15-14.00	Lukket		06.30-21.30	07.30-18.00	09.00-21.30
Tim										
Tistrup										
Troldhede										
Tønder BI			x	09.15-16.45	Lukket	Lukket	Søren Tornø på station			
Tønder Nord										
Uglev										
Ulfborg		x		09.00-17.00	09.00-14.00	Lukket	Ulfborg Turistkontor			
Ulstrup										
Varde I	x			06.15-17.30	Lukket	Lukket		06.30-20.00	08.00-16.00	11.00-20.00
Varde Nord										
Varde Kaserne										
Varde Sommerland										
Vemb										
Viborg I	x			06.00-18.40	08.10-15.40	09.10-18.40		07.00-22.00	08.00-20.00	08.00-22.00
Viby										
Vinderup		x		10.00-16.30	10.00-12.00	Lukket	Post Danmark			
Visby										
Ydby										
Ølgod		x		11.30-16.30	Lukket	Lukket	Ølgod Kommune på station			

Agenter med ROSA kan sælge pladsbilletter

I = Internationalt salg

BI = Begrænset internationalt salg (salg til bestemte destinationer nord for Hamburg).

¹ S&S betj. betyder, at DSB personale betjener billetsalget mv.

² Disse stationer på Thybanen (Struer – Thisted) betjenes af Banestyrelsen i de tidsrum, hvor stationerne er togfølgestation. En ny køreplan for strækningen kan ændre på tidspunkterne og togfølgestationerne. Hvis der ønskes aftale med Banestyrelsen om salg af billetter m.v., skal der derfor rettes henvendelse til Banestyrelsen herom.

Aftale om leje af stationer (Nordpakken)

Dd 001.XXXXXXXXXXXXXX

Mellem

undertegnede

DSB Ejendomme
Kalvebod Brygge 20, 7. sal
1560 København V,
(herefter benævnt "udlejer")

og

undertegnede

Operatør

er dags dato indgået nærværende lejekontrakt.

§ 1

§ 1 Parterne

Kontraktens baggrund og opbygning

- 1.1 Lejer har indgået aftale med Trafikministeriet om at udføre offentlig service trafik med tog. Lejer er i henhold til kontrakten med Trafikministeriet bl.a. forpligtet til at varetage stationsdriften på strækningens stationer. Stationerne ejes af udlejer. Nærværende erhvervslejekontrakt indgås med henblik på at lejer kan opfylde aftalen med Trafikministeriet. Erhvervslejekontrakten består af nedenstående fællesbestemmelser, der er gældende for samtlige lejemål, samt af individuelle særlige bestemmelser for hvert enkelt lejemål. De særlige bestemmelser er fastsat i særskilte dokumenter, der er en integreret del af erhvervslejekontrakten.

§ 2 Det lejedes omfang

Det lejedes omfang

2.1 Det lejede omfatter følgende stationer eller arealer i stationer (lejemålene):

1. Thisted
2. Sjørring
3. Snedsted
4. Hørdum
5. Bedsted Thy
6. Hurup Thy
7. Ydby
8. Lyngs
9. Hvidbjerg
10. Uglev
11. Oddesund Nord
12. Humlum
13. Vinderup
14. Skive
15. Højslev
16. Stoholm
17. Viborg
18. Rødkærsbro
19. Bjerringbro
20. Ulstrup
21. Hinnerup
22. Hjerm
23. Bur
24. Vemb
25. Ulfborg
26. Tim
27. Hee
28. Ringkøbing
29. Lem

De enkelte lejemalets beliggenhed og udstrækning er nærmere beskrevet i de særlige bestemmelser.

2.2 Udlejer er ikke bekendt med, om de registrerede arealer er korrekt opmålte og påtager sig intet ansvar herfor.

Selvom det ved en senere opmåling måtte vise sig, at bruttoetagearealerne afviger fra de angivne, reguleres lejen ikke.

Beregning af andre ydelser, der er baseret på bruttoetagearealerne, reguleres med virkning fra det første regnskabsår, der begynder efter, at

opmålingen er fremkommet, men betaling af disse ydelser for tidligere perioder reguleres ikke.

Bruttoetagearealerne skal beregnes efter de i henhold til lejelovgivningen gældende regler ved aftalens indgåelse jf. Boligstyrelsens bekendtgørelse nr. 311 af 27/6 1983, dog at adgangsarealer uanset § 1, stk. 4, pkt. a fordeles på de tilliggende lokaler efter disses størrelse før tillæg af adgangsarealer.

- 2.3 Til det lejede hører fast inventar og installationer, der tilhører udlejer. Endvidere medfølger der til lejemålet løst inventar. Det løse inventar som følger med til de enkelte lejemål er nærmere beskrevet i de særlige bestemmelser.
- 2.4 Lejer giver uden unødigt ophold Banestyrelsen adgang til det lejede med henblik på Banestyrelsens adgang til jernbanetekniske installationer. Lejer giver Banestyrelsen mulighed for at tage midlertidigt ophold i det lejede med henblik på Banestyrelsens betjening af jernbanetekniske installationer.
- 2.5 Lejer er bekendt med lov om jernbanevirksomhed m.v. herunder bekendtgørelse om modtagepligt på stationer samt aktstykke nr. 321 af 16. Juli 1997.

§ 3

Det lejedes anvendelse

- 3.1 Det lejede må kun anvendes til formål, der indbefatter jernbaneaktiviteter, og som er forenelige med den offentlig service forpligtelse, der udøves fra det lejede. Det lejede må ikke uden udlejers skriftlige samtykke benyttes til andet formål.
- 3.2 Lejer skal under lejemålets bestående omgås det lejede forsvarligt og er pligtig at erstatte alle skader, som ved vanrøgt eller forsømmelse forvoldes på det lejede eller ejendommen i øvrigt af ham, hans personale eller andre personer, der har fået adgang til ejendommen og det lejede.
- 3.3 Under hensyntagen til det lejedes anvendelse, er det ikke tilladt, at udøve brugen af det lejede på en sådan måde, at dette kan medføre gene for ejendommen, dens øvrige brugere eller naboer.
- 3.4 Deponering af farlige eller forurenende stoffer må ikke ske på, i eller ved det lejede.
- 3.6 Udlejer kan med tilladelse fra Trafikministeriet i hver enkelt tilfælde udleje andre lokaler i lejemålene til samme anvendelse som dette lejemål.
- 3.6 Lejer har sikkerhedscertifikat til drift af jernbanevirksomhed. Herunder er lejer bekendt med gældende sikkerhedsregler for færdsel m.v. og handler herefter.

- 3.6 Lejer har forlejeret til lokaler, der måtte blive ledige i stationerne (jf. pkt. 2.1) i lejeperioden. Forlejeretten indebærer, at udlejer skal tilbyde lejer at leje ledige lokaler på samme vilkår, som dem udlejer kan opnå ved at udleje lokalerne til tredjemand. Lejer har en frist på 14 dage til at meddele om lejer vil gøre brug af forlejeretten. Fristen regnes fra det tidspunkt, hvor meddelelsen om det ledige lejemål er kommet frem til lejer.

§ 4

§ 4 Lejemålets begyndelse og ophør

- 4.1 Lejeperioden begynder den 5. januar 2003.

Lejeperioden er tidsbestemt. Begrundelsen herfor er den særlige baggrund for lejeaftalen, som er beskrevet i § 1.

Lejeperioden ophører på samme tidspunkt som lejers kontrakt med Trafikministeriet om udførelse af offentlig servicetrafik med tog ophører uanset årsagen hertil. Lejers kontrakt med Trafikministeriet ophører senest den 28. januar 2011. Når lejer ved, hvornår lejers kontrakt med Trafikministeriet ophører, er lejer forpligtet til straks at meddele udlejer ophørstidspunktet.

For det lejede, undtagen billetsalget, er lejeaftalen uopsigelig i lejeperioden for både lejer og udlejer.

For den del af det lejede, der omfattes af billetsalg, er lejeaftalen uopsigelig i lejeperioden for udlejer. Ved den del af det lejede, der omfattes af billetsalg forstås areal til billetsalg (inkl. inventar) og salgsskranker som anført for hvert lejemål i de særlige bestemmelser. Lejer kan opsiges dette med 12 måneders varsel til den 1. i en måned. Der kan ske opsigelse særskilt for hver enkelt lejemål uafhængigt af, om samtlige billetsalg samtidig opsiges for andre lejemåls vedkommende. Billetsalg skal opsiges samlet for hvert enkelt lejemål. Der kan således ikke ske delvis opsigelse af lejeaftalen for det lejede, der hører ind under gruppen billetsalg for det enkelte lejemål. Opsigelse skal være skriftlig.

§ 5

Lejens størrelse, betaling og regulering

- 5.1 Den aftalte årlige leje for de enkelte lejemål fremgår af de særlige bestemmelser. Den samlede årlige leje for samtlige lejemål udgør **kr. 4.047.040**. Lejen betales månedsvis forud hver den 1. i måneden. Ved lejeperiodens begyndelse betales der **kr. 293.737** der dækker leje for perioden fra den 5. januar 2003 til den 31. januar 2003. Herefter betales der den 1. februar **kr. 337.253**, der dækker leje for perioden 1. februar – 1. marts og så fremdeles.
- 5.2 Lejebeløbene betales på det af udlejer til enhver tid anviste sted: DSB Salg & Stationer, Ejendomme, Kalvebod Brygge 20, 7. 1560 København V, giro nr. 223-9485.

- 5.3 Årslejen vil med udgangspunkt i de i de særlige bestemmelser angivne årslejer i 2001-priser blive reguleret hvert år med den skønnede udvikling i nettoprisindekset, jf. nedenfor, beregnet som det årlige gennemsnit i nettoprisindekset i forhold til det årlige gennemsnit i nettoprisindekset et år før.

Reguleringen fra år n til år n+1 består af to elementer:

1. Finansministeriets skøn i forbindelse med Forslaget til Finanslov for år n+1 over udviklingen i nettoprisindekset fra gennemsnit år n til gennemsnit år n +1.
2. En niveauekorrektion for Finansministeriets nye skøn i forbindelse med Forslaget til Finanslov for år n +1 over udviklingen i nettoprisindekset fra gennemsnit år n-1 til gennemsnit år n.

Der foretages ikke nogen efterfølgende regulering for en eventuel konstateret forskel mellem den faktiske og den skønnede udvikling i nettoprisindekset.

Der foretages ikke indeksregulering af den del af årslejen, der i henhold til de særlige bestemmelser udgøres af skatter og afgifter..

- 5.4 Såfremt ovennævnte indekstal ikke længere måtte blive beregnet, reguleres lejen i overensstemmelse med udviklingen i et andet eksisterende tilsvarende indekstal, eller hvis et sådant ikke findes efter principper, som ligger den anførte indeksregulering så nær som muligt.

- 5.5 Hverken udlejer eller lejer kan kræve årslejen reguleret til markedslejen.
- 5.6 Såfremt årslejen reguleres skal den i nærværende kontrakt § 5.3 aftalte lejeregulering fortsætte på dette nye grundlag.

§ 6

Depositum

- 6.1 Senest 3 måneder før lejeperiodens begyndelse indbetaler lejer til udlejer et kontant depositum svarende til 3 måneders leje. Det samlede depositum for samtlige lejemål udgør kr. **1.011.759**. Det samlede depositum tjener til sikkerhed for samtlige lejeres forpligtelser i henhold til nærværende erhvervslejekontrakt, herunder udgifter ved fraflytning.
- 6.2 Depositum forrentes ikke og henstår til udlejers fulde disposition i lejeperiode
- 6.3 Depositum reguleres hvert år den 1. januar i overensstemmelse med reguleringen af den årlige leje, jf. § 5, således at depositum til enhver tid svarer til 3 måneders leje.

§ 7

Betaling af vand og varme m.v.

7.1 Forsyning med varme og varmt vand sker direkte fra forsyningsselskabet.

§ 8

Andre forbrugsudgifter

- 8.1 Lejer skal betale udgifter til eget forbrug af vand, el, gas og lign., samt udgifter til bortskaffelse af lejers affald (andre forbrugsudgifter).
- 8.2 Betaling af andre forbrugsudgifter sker direkte til leverandøren på grundlag af afregningsmålere eller leverandørens sædvanlige takster i det omfang, der er etableret afregningsmålere, eller direkte betaling i øvrigt er mulig efter leveringsbetingelserne. Udlejer kan forlange, at lejer overgår til direkte betaling af de øvrige forbrugsudgifter, når dette efter etablering af afregningsmålere eller ændring af leveringsbetingelser måtte blive muligt.
- 8.3 I det omfang lejeren ikke betaler andre forbrugsudgifter direkte til leverandøren efter pkt. 8.2, indgår udgifterne i ejendommens driftsudgifter, som lejer betaler andel af fordelt efter bruttoetagearealet eller eventuelt efter forbrugsmålere. I de særlige bestemmelser er det for hvert lejemål anført, hvilke forbrugsudgifter, der skal indgå i et eventuelt fordelingsregnskab, samt den anslåede størrelse af disse forbrugsudgifter.
- 8.4 Udlejer påtager sig intet ansvar for forbigående forstyrrelser i forsyningen af vand, el, gas og lign. samt renovation, men har pligt til snarest at afhjælpe sådanne forstyrrelser, i det omfang de skyldes udlejers anlæg og forpligtelser til ren- og vedligeholdelse.

§ 9

Fællesomkostninger

- 9.1 Fællesomkostninger er inkluderet i årslejen.

§ 10

Skatter og afgifter

- 10.1 I den i punkt 5.1 anførte leje er indregnet de pr. 1. januar 2001 gældende skatter og afgifter m.v. Størrelsen af de gældende skatter og afgifter for de enkelte lejemål fremgår af de særlige bestemmelser.
- 10.2 Ved ændringer i de skatter og afgifter, som påhviler lejemålene, kan såvel udlejer som lejer kræve årslejen reguleret i overensstemmelse med erhvervslejeloven §§ 10-12.

§ 11

Det lejedes stand

- 11.1 Lejer overtager det lejede i pæn og vel vedligeholdt stand.
- 11.2 Lejer og udlejer udarbejder en indflytningsrapport vedrørende det lejedes stand, indretning, inventar tilhørende udlejer m.v.

§ 12

Vedligeholdelse og fornyelse

- 12.1 Den udvendige vedligeholdelse af ejendommen påhviler udlejer.
- 12.2 12.2 Udlejer samt dennes teknikere og sagkyndige har til enhver tid efter forudgående anmeldelse med passende varsel ret til adgang til det lejede til forberedelse eller foretagelse af vedligeholdelses- og fornyelsesarbejder. Arbejderne skal udføres til mindst mulig gene for lejer. Varsling om iværksættelse af arbejder i det lejede skal være skriftlig, og varslet er 8 uger. Ved beregning af fristen ses bort fra juli måned.
- 12.3 Mangler ved det lejede og beskadigelse af lejers ting, der skyldes hændelige forhold, som f.eks. nedbør eller skyldes tredjemand, som f.eks. andre brugere i ejendommen, giver ikke lejer ret til forholdsmæssigt afslag eller erstatning.
- 12.4 Den indvendige vedligeholdelse af det lejede påhviler lejer.

Lejer foretager løbende vedligeholdelse og fornyelse som følge af almindeligt slid og ælde af gulvbelægninger, væg- & loftsoverflader, indvendige malebehandling af dør- & vinduesrammer og karme og de i det lejede værende installationer m.v., herunder også ren- og vedligeholdelse af installationer i lejemålet til det lejedes forsyning med vand, el, afløb m.v. Endvidere skal lejer foretage vedligeholdelse og fornyelse af indvendige bygningsdele, herunder men ikke begrænset til låse, døre, håndtag, nøgler, ruder, beslag, cisterner, vandhaner, wc-skåle med sæder, vaskekummer og vandlåse. Det lejede skal til enhver tid fremtræde i en pæn, god og vel vedligeholdt stand.

Omkostninger til udskiftning eller reovering af bygningsdele eller installationer, forårsaget af lejers manglende vedligeholdelse, afholdes af lejer.

Lejers vedligeholdelses- og fornyelsespligt omfatter også det løse inventar der er omfattet af det lejede, herunder f.eks. udstyr uden for selve stationsbygningerne i form af bænke, blomsterkummer o.l..

12.5 Udlejer er berettiget til - til enhver tid - at besigtige det lejede for konstatering af, om vedligeholdelsespligten er opfyldt.

12.7 Lejer er forpligtet til straks at lade udføre sådanne vedligeholdelsesarbejder m.v., som udlejer kræver til vedligeholdelsespligtens opfyldelse. Såfremt lejer ikke uden ugrundet ophold efter skriftlig opfordring har udført et ham påhvilende vedligeholdelses- eller fornyelsesarbejde, er udlejer berettiget til at lade de omhandlede arbejder udføre for lejers regning.

Lejer er i forhold til udlejer forpligtet til at opfylde de pligter, som overfor miljømyndighederne påhviler lejer som bruger af det lejede, herunder

- indberetning til både myndighederne og udlejer, hvis lejer forårsager eller konstaterer forurening.
- at foretage forbrugskontrol for olietanke på eller større end 6.000 l.
- at foranledige olieudskillere tømt med den af kommunen fastsatte frekvens.
- at gennemføre fornøden spildsikring.
- at foretage tæthedskontrol af tankanlæg og afløbssystemer som en del af det almindelige driftherretilsyn.
- at informere udlejer om enhver fejl eller uregelmæssighed ved anlægget.
- at etablering af anlæg ikke må foretages uden særskilt skriftlig aftale med udlejer.
- at oprense forurening hidrørende fra lejers virksomhed efter genopretningsprincippet.
- på forlangende skal lejer over for udlejer fremlægge dokumentation for at ovennævnte forhold er udført.

12.7 Renholdelse og snerydning af udvendige arealer udføres af lejer. Der henvises i øvrigt til de særlige bestemmelser, pkt. 3.

§ 13

Forandring af det lejede

- 13.1 Eventuel ombygning, installation, istandsættelse eller indretning, der måtte blive forlangt af offentlige myndigheder, herunder bygningsmyndigheder, brandmyndigheder, sundhedsmyndigheder, arbejdstilsyn eller andre, som vilkår for den virksomhed, som lejer udøver i det lejede, foretages og betales ved anvendelse til eksisterende stationsdriftsmæssige formål af udlejer og ved ændret anvendelse af lejer, uanset om sådanne krav stilles allerede ved lejeaftalens begyndelse eller senere. For sådanne ændringer gælder i øvrigt de i stk. 2-5 nævnte vilkår.
- 13.2 Såfremt lejer ønsker at foretage forandringer af det lejede udover ombygninger, der er sædvanlige for den type virksomhed lejer driver i det lejede, skal udlejer give samtykke til forandringen. Såfremt samtykke gives af udlejer, skal arbejdet udføres af autoriserede håndværkere, i overensstemmelse med offentlige byggeforskrifter, god byggeskik og udlejers begrundede anvisninger, samt på grundlag af sædvanligt projekt, der på forhånd skal godkendes af udlejer. I øvrigt skal installationer og ændringer i enhver henseende godkendes af offentlige myndigheder på lejers bekostning og foranledning inden igangsættelsen.
- 13.3 Lejer er forpligtet til efter påkrav at stille anfordringsgaranti eller anden betryggende sikkerhed under udførelsen for lejers forpligtelse til at fuldføre den påbegyndte installation eller ombygning og for erstatningsansvar for eventuel skade der påføres udlejers eller tredjemands person, ejendom eller ting under udførelsen og efter fuldførelsen ved større ombygninger.
- 13.4 Lejer har retableringspligt, med mindre dette krav skriftligt er frafaldet af udlejer. Lejers retableringspligt omfatter ikke ombygninger m.v. foretaget og betalt af udlejer i henhold til pkt. 13.1. Lejer er forpligtet til efter påkrav at stille anfordringsgaranti eller anden betryggende sikkerhed for retableringspligten, således at sikkerheden dækker omkostningerne ved retablering. Sikkerhedsstillelsen kan én gang årligt kræves reguleret under hensyntagen til prisudviklingen.
- 13.5 Opførelse af nybygning - i det følgende kaldet bygning - på det lejede areal, må kun ske efter skriftlig tilladelse fra ejeren.

§ 14

Afståelse

- 14.1 Lejer har ikke ret til afståelse af det lejede.

§ 15

Fremleje

- 15.1 Lejer har ret til hel eller delvis fremleje af det lejede.
Såfremt lejer opnår et merprovenu i forbindelse med fremleje i forhold til gældende leje tilfalder 50 % af merprovenuet udlejer.
Udlejer skal have tilsendt et eksemplar af fremlejekontrakten.
- 15.2 Lejer er ansvarlig for, at fremlejer ved hel eller delvis fremleje af det lejede gøres bekendt med gældende sikkerhedsregler for færdsel m.v.

§ 16

Forsikring samt ansvar for skader

- 16.1 Udlejer holder bygninger forsikret mod brand og anden bygningskade samt husejeransvar.
- 16.2 Forsikring af det lejerens tilhørende løsøre og lokaleindretning er udlejer uvedkommende. Lejer er pligtig at have det lejede forsikret mod skade af brand, tyveri, hærværk samt mod skade på glas og kummer.
- Lejer bærer risikoen for og drager omsorg for behørig forsikring af driftsinventar, løsøre m.v. tilhørende udlejer.
- 16.3 Såfremt karakteren af lejerens virksomhed, forøger risikoen således at det medfører forhøjede forsikringspræmier for bygninger eller løsøre tilhørende udlejer er lejer pligtig til, efter påkrav, at godtgøre udlejerens sådanne tillægspræmier.
- 16.4 Udlejer har intet ansvar for lejers eventuelle driftstab eller andre tab i tilfælde af ejendommens eller inventarets undergang eller forringelse, det være sig ved brand, tyveri eller på anden måde, ligesom udlejer intet ansvar har for det lejer tilhørende inventar, lokaleindretning eller andet.

- 16.5 Lejer er ansvarlig for enhver skade, som lejer, dennes medarbejdere, kunder, leverandører eller andre, lejer giver adgang til ejendommen, påfører ejendommen eller det lejede.

Ansvaret for skader, der ikke kan henføres til lejer, dennes medarbejdere, kunder, leverandører eller andre lejer giver adgang til ejendommen, følger det almindelige vedligeholdelsesansvar jf. § 12.

§ 17

Skiltning

- 17.1 Lejer har ret til sædvanlig skiltning for jernbanestationer af samme type. Ved lejeperiodens ophør skal lejer fjerne den af lejer opsatte skiltning og foretage retablering.
- 17.2 Lejers skiltning skal respektere eventuelle fredningsbestemmelser. Eventuelle fredninger af de enkelte lejemål fremgår af de særlige bestemmelser.

§ 19

Lejeforholdets ophør

- 19.1 Ved lejemålets ophør forbliver ejendommens mur- og nagelfaste tilbehør og installationer af enhver art udlejers ejendom.
- 19.2 Lejer har dog ret og pligt til at fjerne de af lejer bekostede særindretninger og tekniske installationer samt alt løsøre og inventar, som er indsat i det lejede og inventardele, som ikke tilhører ejendommen mod at foretage fuldstændig retablering herefter.
- 19.3 Lejer har endvidere ret og pligt til at fjerne alt løsøre og inventar samt tekniske installationer bekostet af lejer, såsom kontormøbler og maskin- og inventardele, som ikke hører til ejendommen, mod at bringe det lejede tilbage til dets oprindelige stand.
- 19.4 Forandringer i lejemålets indretning tilbageføres inden fraflytningsdagen, således at lejemålet fremtræder som det var ved lejeperiodens begyndelse, jf. pkt. 4.1. Dette gælder også ændringer godkendt af udlejer, medmindre udlejer skriftligt har frafaldet retableringspligten. Erhvervslejeloven § 75, stk. 2 skal ikke gælde for lejemålet.

- 19.5 Lejer skal aflevere det lejede i samme stand som ved overtagelsen d.v.s. i god og vel vedligeholdt stand bortset fra slid og ælde.
- 19.6 Opfylder det lejede på fraflytningstidspunktet ikke den stand, som er angivet ovenfor og i henhold til afleveringsrapporten, er udlejer berettiget til efter eget valg enten at istandsætte det lejede for lejers regning eller kræve kontant betaling af de udgifter, der må forventes at medgå til istandsættelsen. Endvidere kan udlejer kræve betaling af ydelser i henhold til lejekontrakten for den periode, der faktisk medgår eller må forventes at medgå til istandsættelsen. Udlejers krav er ikke afhængigt af, om istandsættelsen faktisk gennemføres.
- 19.7 Senest på dato for lejemålets ophør gennemgår lejer og udlejer på ny lejemålet med henblik på at konstatere, om der er forhold, som nævnt i pkt. 19.6. Der udarbejdes en fraflytningsrapport, der underskrives af begge parter. Såfremt lejer ikke deltager i gennemgangen, skal fraflytningsrapport fremsendes til lejer, så den er fremme senest fire uger efter fraflytningen.

§ 20

Misligholdelse

- 20.1 Såfremt Lejer væsentlig misligholder nærværende Aftale kan udlejer hæve nærværende Aftale helt eller delvist efter udlejers eget valg og kræve erstatning efter dansk rets almindelige regler. Udlejer kan ikke kræve erstatning for indirekte tab, herunder driftstab, tidstab, avancetab eller andre økonomiske konsekvenstab.

Følgende forhold, som ikke er udtømmende oplyst, anses altid for væsentlig misligholdelse fra Lejer:

-Lejer overskrider en betalingsfrist i nærværende Aftale og det forfaldne beløb er ikke udlejer i hænde inden for en frist på 5 kalenderdage fra udlejers meddelelse om, at en betalingsfrist er overskredet.

-Lejers kontrakt med det danske Trafikministerium ophører på grund af Lejers væsentlige misligholdelse.

-Lejer standser sine betalinger, afgiver insolvenserklæring, erklæres konkurs, indleder forhandling om akkord eller anden gældsordning, medmindre boet inden 14 kalenderdage efter at have modtaget opfordring indtræder i nærværende Aftale eller stiller betryggende sikkerhed for at Lejers forpligtelser i henhold til Aftalen vil blive opfyldt.

-Lejer misligholder væsentligt en eller flere af følgende aftaler, som måtte være indgået med udlejer:

- Aftale om leje af MR-togsæt m.m.

- Aftale om leje af IC3-togsæt

- Aftale om benyttelse af udlejers olieforsyningsanlæg

- Aftale om benyttelse af udlejers vaske- og forsyningsanlæg i Århus og Esbjerg

- Aftale om hjulafdrejning på udlejers UF-bænk i Århus

- Aftale om leje af eftersynshal henholdsvis vaskehal i Struer

20.2 Såfremt udlejer væsentlig misligholder nærværende Aftale kan Lejer hæve nærværende Aftale helt eller delvist efter Lejers eget valg og kræve erstatning efter dansk rets almindelige regler. Lejer kan ikke kræve erstatning for indirekte tab, herunder driftstab, tidstab, avancetab eller andre økonomiske konsekvenstab.

Følgende forhold, som ikke er udtømmende oplyst, anses altid for væsentlig misligholdelse fra udlejer:

-udlejer misligholder væsentligt sine forpligtelser i henhold til nærværende aftale til at forestå udvendig vedligeholdelse

-udlejer standser sine betalinger, afgiver insolvenserklæring, erklæres konkurs, indleder forhandling om akkord eller anden gældsordning, medmindre boet inden 14 kalenderdage efter at have modtaget opfordring indtræder i nærværende Aftale eller stiller betryggende sikkerhed for at udlejers forpligtelser i henhold til Aftalen vil blive opfyldt.

-udlejer misligholder væsentligt en eller flere af følgende aftaler, som måtte være indgået med Lejer:

- Aftale om leje af MR-togsæt m.m.

- Aftale om leje af IC3-togsæt

- Aftale om benyttelse af udlejers olieforsyningsanlæg

- Aftale om benyttelse af udlejers vaske- og forsyningsanlæg i Århus og Esbjerg

- Aftale om hjulafdrejning på udlejers UF-bænk i Århus

- Aftale om leje af eftersynshal henholdsvis vaskehal i Struer

§ 21

Forrentning af forfaldne ubetalte ydelser

21.1 Ved lejers manglende overholdelse af betalingsfrister for ydelser af enhver art hidrørende fra lejeforholdet er udlejer berettiget til morarente. Morarente beregnes fra forfaldsdagen, indtil betaling sker. Der beregnes morarente efter den i Renteloven fastsatte morarentesats p.t. diskontoen med tillæg af 5 %. Det præciseres, at der ikke herved er gjort nogen indskrænkning i udlejers misligholdelsesbeføjelser efter lejelovgivningen.

§ 22

Tinglysning

22.1 Nærværende lejekontrakt kan efter lejers begæring tinglyses på ejendommen med respekt af de på tinglysningstidspunktet tinglyste byrder og pantehæftelser og med påtegning om respekt af størst mulige lån i realkredit og pengeinstitutter.

- 22.2 Udgifterne i forbindelse med en sådan tinglysning betales af lejer alene.
- 22.3 Ved lejemålets ophør skal skriftlig opsigelse tjene udlejer som tilstrækkelig fuldmagt til at begære lejekontrakten slettet af tingbogen.
- 22.4 Eventuelle omkostninger ved aflysning afholdes af lejer. Udlejer er, såfremt han afholder omkostningerne, berettiget til at modregne disse i det indbetalte depositum.

§ 23

Omkostninger m.v.

- 23.1 Udlejer har opfordret lejer til at benytte advokatbistand i forbindelse med indgåelse af denne lejekontrakt.
- 23.2 Hver part bærer sine omkostninger ved udarbejdelsen af nærværende lejekontrakt.
- 23.3 Nærværende kontrakt med særlige bestemmelser oprettes og underskrives i to enslydende eksemplarer, af hvilke udlejer opbevarer det ene, lejer det andet.

§ 24

Forurening

- 24.1 Lejer er jf. pkt. 12.7 ansvarlig for forurening efter dansk rets almindelige regler, herunder gældende lovgivning, navnlig jordforureningsloven. Lejers ansvar omfatter udgifter til undersøgelser, oprensning og andre udgifter i anledning af forurening, der hidrører fra lejers virksomhed. Denne bestemmelse finder tilsvarende anvendelse i forbindelse med regreskrav, som DSB måtte rette mod lejeren i anledning af tredjemands krav mod DSB.

§ 25

§ 26 Andre forhold

- 25.1 Det er væsentlig for lejer, at der kan drives virksomhed på det lejede. Udlejer er derfor, efter lejers anmodning, forpligtet til at påtale eventuelle ændringer i lokalplaner eller lignende på eller i tilknytning til det lejede, med mindre udlejer har væsentlige indvendinger her imod.

Såfremt udlejer bliver bekendt med forslag til evt. ændringer af arealets planstatus er udlejer forpligtiget til at informere lejer snarest muligt med henblik på evt. indsigelser imod ændringer.

§ 26

Voldgift

- 26.2 Nærværende aftale er undergivet dansk ret.
- 26.2 Enhver uenighed og tvist mellem Parterne i forbindelse med nærværende aftale, herunder om dens anvendelse, fortolkning, udfyldelse eller misligholdelse, som ikke kan bilægges i mindelighed, skal afgøres ved voldgift i det omfang spørgsmålet ikke hører under Jernbaneklagenævnets kompetence. Den for både lejer og udlejers endelige og bindende afgørelse træffes af en voldgift, hvor hver Part udpeger en voldgiftsmand, medens voldgiftsrettens formand udpeges af Præsidenten for Sø- og handelsretten i København. Voldgiftsrettens sæde er i København.
- 26.3 Den Part, der ønsker voldgift, udarbejder klageskrift og sender dette til modparten med rekommanderet brev med oplysning om, hvem klageren har udpeget som sin voldgiftsmand. I brevet skal den indklagede opfordres inden 2 uger ved rekommanderet brev, at give meddelelse om, hvem den indklagede har udpeget som voldgiftsmand. Overholdes denne tidsfrist ikke, udpeges i stedet på klagerens anmodning en voldgiftsmand af Sø- og Handelsrettens Præsident.
- 26.4 Voldgiftsretten fastsætter selv de nærmere regler for voldgiftssagens behandling med udgangspunkt i de for behandlingen af landsretssager gældende.
- 26.5 Processproget skal være dansk

§ 27

Særlige bestemmelser

27.1 Særlige bestemmelser benævnt som vedlagt, indgår som en integreret del af lejeaftalen.

Pkt. Beskrivelse

1. Specifikation af husleje
2. Oversigtsplaner
3. Aftaler med tredjemand vedr. drift og vedligeholdelse

København, den _____,
den _____,

Som udlejer:

Som lejer

DSB Ejendomme

Ny Operatør

Aftale om leje af stationer (Sydpakken)

Dd 001.XXXXXXXXXXXXXX

Mellem

undertegnede

DSB Ejendomme
Kalvebod Brygge 20, 7. sal
1560 København V,
(herefter benævnt "udlejer")

og

undertegnede

Operatør

er dags dato indgået nærværende lejekontrakt.

§ 1

Kontraktens baggrund og opbygning

- 1.1 Lejer har indgået aftale med Trafikministeriet om at udføre offentlig service trafik med tog. Lejer er i henhold til kontrakten med Trafikministeriet bl.a. forpligtet til at varetage stationsdriften på strækningens stationer. Stationerne ejes af udlejer. Nærværende erhvervslejekontrakt indgås med henblik på at lejer kan opfylde aftalen med Trafikministeriet. Erhvervslejekontrakten består af nedenstående fællesbestemmelser, der er gældende for samtlige lejemål, samt af individuelle særlige bestemmelser for hvert enkelt lejemål. De særlige bestemmelser er fastsat i særskilte dokumenter, der er en integreret del af erhvervslejekontrakten.

§ 2

Det lejedes omfang

2.1 Det lejede omfatter følgende stationer eller arealer i stationer (lejemålene):

1. Tønder
2. Tønder Nord
3. Visby
4. Bredebro
5. Døstrup Sønderjylland
6. Skærbæk
7. Brøns
8. Rejsby
9. Hviding
10. Ribe
11. Ribe Nørremark
12. Gredstedbro
13. Sejstrup
14. Tjæreborg
15. Esbjerg Nord
16. Gjesing
17. Guldager
18. Varde Kaserne
19. Varde
20. Arnbjerg (Varde Sommerland)
21. Varde Nord
22. Sig
23. Tistrup
24. Gårde
25. Ølgod
26. Tarm
27. Skjern
28. Borris
29. Trolldhede
30. Kibæk
31. Studsgård
32. Birk Centerpark
33. Hammerum
34. Ikast
35. Bording
36. Engesvang
37. Silkeborg
38. Svejbæk
39. Laven
40. Ry
41. Alken
42. Hørning
43. Viby

De enkelte lejemåls beliggenhed og udstrækning er nærmere beskrevet i de særlige bestemmelser.

- 2.2 Udlejer er ikke bekendt med, om de registrerede arealer er korrekt opmålte og påtager sig intet ansvar herfor.

Selvom det ved en senere opmåling måtte vise sig, at bruttoetagearealerne afviger fra de angivne, reguleres lejen ikke.

Beregning af andre ydelser, der er baseret på bruttoetagearealerne, reguleres med virkning fra det første regnskabsår, der begynder efter, at opmålingen er fremkommet, men betaling af disse ydelser for tidligere perioder reguleres ikke.

Bruttoetagearealerne skal beregnes efter de i henhold til lejelovgivningen gældende regler ved aftalens indgåelse jf. Boligstyrelsens bekendtgørelse nr. 311 af 27/6 1983, dog at adgangsarealer uanset § 1, stk. 4, pkt. a fordeles på de tilliggende lokaler efter disses størrelse før tillæg af adgangsarealer.

- 2.3 Til det lejede hører fast inventar og installationer, der tilhører udlejer. Endvidere medfølger der til lejemålet løst inventar. Det løse inventar som følger med til de enkelte lejemål er nærmere beskrevet i de særlige bestemmelser.
- 2.4 Lejer giver uden unødigt ophold Banestyrelsen adgang til det lejede med henblik på Banestyrelsens adgang til jernbanetekniske installationer. Lejer giver Banestyrelsen mulighed for at tage midlertidigt ophold i det lejede med henblik på Banestyrelsens betjening af jernbanetekniske installationer.
- 2.5 Lejer er bekendt med lov om jernbanevirksomhed m.v. herunder bekendtgørelse om modtagepligt på stationer samt aktstykke nr. 321 af 16. Juli 1997.

§ 3

Det lejedes anvendelse

- 3.1 Det lejede må kun anvendes til formål, der indbefatter jernbaneaktiviteter, og som er forenelige med den offentlig service forpligtelse, der udøves fra det lejede. Det lejede må ikke uden udlejers skriftlige samtykke benyttes til andet formål.
- 3.2 Lejer skal under lejemålets bestående omgås det lejede forsvarligt og er pligtig at erstatte alle skader, som ved vanrøgt eller forsømmelse forvoldes på det lejede eller ejendommen i øvrigt af ham, hans personale eller andre personer, der har fået adgang til ejendommen og det lejede.

- 3.3 Under hensyntagen til det lejedes anvendelse, er det ikke tilladt, at udøve brugen af det lejede på en sådan måde, at dette kan medføre gene for ejendommen, dens øvrige brugere eller naboer.
- 3.4 Deponering af farlige eller forurenende stoffer må ikke ske på, i eller ved det lejede.
- 3.5 Udlejer kan med tilladelse fra Trafikministeriet i hver enkelt tilfælde udleje andre lokaler i lejemålene til samme anvendelse som dette lejemål.
- 3.6 Lejer har sikkerhedscertifikat til drift af jernbanevirksomhed. Herunder er lejer bekendt med gældende sikkerhedsregler for færdsel m.v. og handler herefter.
- 3.7 Lejer har forlejeret til lokaler, der måtte blive ledige i stationerne (jf. 2.1) i lejeperioden. Forlejeretten indebærer, at udlejer skal tilbyde lejer at leje ledige lokaler på samme vilkår, som dem udlejer kan opnå ved at udleje lokalerne til tredjemand. Lejer har en frist på 14 dage til at meddele om lejer vil gøre brug af forlejeretten. Fristen regnes fra det tidspunkt, hvor meddelelsen om det ledige lejemål er kommet frem til lejer.

§ 4

Lejemålets begyndelse og ophør

- 4.1 Lejeperioden begynder den 5. januar 2003.

Lejeperioden er tidsbestemt. Begrundelsen herfor er den særlige baggrund for lejeaftalen, som er beskrevet i § 1.

Lejeperioden ophører på samme tidspunkt som lejers kontrakt med Trafikministeriet om udførelse af offentlig servicetrafik med tog ophører uanset årsagen hertil. Lejers kontrakt med Trafikministeriet ophører senest den 28. januar 2011. Når lejer ved, hvornår lejers kontrakt med Trafikministeriet ophører, er lejer forpligtet til straks at meddele udlejer ophørstidspunktet.

For det lejede, undtagen billetsalg, er lejeaftalen uopsigelig i lejeperioden for både lejer og udlejer.

For den del af det lejede, der omfattes af billetsalg, er lejeaftalen uopsigelig i lejeperioden for udlejer. Ved den del af det lejede, der omfattes af billetsalg forstås areal til billetsalg (inkl. inventar) og salgsskranker som anført for hvert lejemål i de særlige bestemmelser. Lejer kan opsiges dette med 12 måneders varsel til den 1. i en måned. Der kan ske opsigelse særskilt for hver enkelt lejemål uafhængigt af, om samtlige billetsalg samtidig opsiges for andre lejemåls vedkommende. Billetsalg skal opsiges samlet for hvert enkelt lejemål. Der kan således ikke ske delvis opsigelse af

lejeaftalen for det lejede, der hører ind under gruppen billetsalg for det enkelte lejemål. Opsigelse skal være skriftlig.

§ 5

Lejens størrelse, betaling og regulering

- 5.1 Den aftalte årlige leje for de enkelte lejemål fremgår af de særlige bestemmelser. Den samlede årlige leje for samtlige lejemål udgør **kr. 4.490.714**. Lejen betales månedsvis forud hver den 1. i måneden. Ved lejeperiodens begyndelse betales der **kr. 325.939** der dækker leje for perioden fra den 5. januar 2003 til den 31. januar 2003. Herefter betales der den 1. februar **kr. 374.226**, der dækker leje for perioden 1. februar – 1. marts og så fremdeles.
- 5.2 Lejebeløbene betales på det af udlejer til enhver tid anviste sted: DSB Salg & Stationer, Ejendomme, Kalvebod Brygge 20, 7. 1560 København V, giro nr. 223-9485.
- 5.3 Årslejen vil med udgangspunkt i de i de særlige bestemmelser angivne årslejer i 2001-priser blive reguleret hvert år med den skønnede udvikling i nettoprisindekset, jf. nedenfor, beregnet som det årlige gennemsnit i nettoprisindekset i forhold til det årlige gennemsnit i nettoprisindekset et år før.

Reguleringen fra år n til år n+1 består af to elementer:

1. Finansministeriets skøn i forbindelse med Forslaget til Finanslov for år n+1 over udviklingen i nettoprisindekset fra gennemsnit år n til gennemsnit år n +1.
2. En niveauekorrektion for Finansministeriets nye skøn i forbindelse med Forslaget til Finanslov for år n +1 over udviklingen i nettoprisindekset fra gennemsnit år n-1 til gennemsnit år n.

Der foretages ikke nogen efterfølgende regulering for en eventuel konstateret forskel mellem den faktiske og den skønnede udvikling i nettoprisindekset.

Der foretages ikke indeksregulering af den del af årslejen, der i henhold til de særlige bestemmelser udgøres af skatter og afgifter.

- 5.4 Såfremt ovennævnte indekstal ikke længere måtte blive beregnet, reguleres lejen i overensstemmelse med udviklingen i et andet eksisterende tilsvarende indekstal, eller hvis et sådant ikke findes efter principper, som ligger den anførte indeksregulering så nær som muligt.
- 5.5 Hverken udlejer eller lejer kan kræve årslejen reguleret til markedslejen.

- 5.6 Såfremt årslejen reguleres skal den i nærværende kontrakt § 5.3 aftalte lejeregulering fortsætte på dette nye grundlag.

§ 6

Depositum

- 6.1 Senest 3 måneder før lejeperiodens begyndelse indbetaler lejer til udlejer et kontant depositum svarende til 3 måneders leje. Det samlede depositum for samtlige lejemål udgør kr. **1.126.678**. Det samlede depositum tjener til sikkerhed for samtlige lejeres forpligtelser i henhold til nærværende erhvervslejekontrakt, herunder udgifter ved fraflytning.
- 6.3 Depositum forrentes ikke og henstår til udlejers fulde disposition i lejeperioden.
- 6.4 Depositum reguleres hvert år den 1. januar i overensstemmelse med reguleringen af den årlige leje, jf. § 5, således at depositum til enhver tid svarer til 3 måneders leje.

§ 7

Betaling af vand og varme m.v.

- 7.1 Forsyning med varme og varmt vand sker direkte fra forsyningsselskabet.

§ 8

Andre forbrugsudgifter

- 8.1 Lejer skal betale udgifter til eget forbrug af vand, el, gas og lign., samt udgifter til bortskaffelse af lejers affald (andre forbrugsudgifter).
- 8.2 Betaling af andre forbrugsudgifter sker direkte til leverandøren på grundlag af afregningsmålere eller leverandørens sædvanlige takster i det omfang, der er etableret afregningsmålere, eller direkte betaling i øvrigt er mulig efter leveringsbetingelserne. Udlejer kan forlange, at lejer overgår til direkte betaling af de øvrige forbrugsudgifter, når dette efter etablering af afregningsmålere eller ændring af leveringsbetingelser måtte blive muligt.
- 8.3 I det omfang lejeren ikke betaler andre forbrugsudgifter direkte til leverandøren efter stk. 2, indgår udgifterne i ejendommens driftsudgifter,

som lejer betaler andel af fordelt efter bruttoetagearealet eller eventuelt efter forbrugsmålere. I de særlige bestemmelser er det for hvert lejemål anført, hvilke forbrugsudgifter, der skal indgå i et eventuelt fordelingsregnskab, samt den anslåede størrelse af disse forbrugsudgifter.

- 8.4 Udlejer påtager sig intet ansvar for forbigående forstyrrelser i forsyningen af vand, el, gas og lign. samt renovation, men har pligt til snarest at afhjælpe sådanne forstyrrelser, i det omfang de skyldes udlejers anlæg og forpligtelser til ren- og vedligeholdelse.

§ 9

Fællesomkostninger

- 9.1 Fællesomkostninger er inkluderet i årslejen.

§ 10

Skatter og afgifter

- 10.1 I den i punkt 5.1 anførte leje er indregnet de pr. 1. januar 2001 gældende skatter og afgifter m.v. Størrelsen af de gældende skatter og afgifter for de enkelte lejemål fremgår af de særlige bestemmelser.
- 10.2 Ved ændringer i de skatter og afgifter, som påhviler lejemålene, kan såvel udlejer som lejer kræve årslejen reguleret i overensstemmelse med erhvervslejeloven §§ 10-12.

§ 11

Det lejedes stand

- 11.1 Lejer overtager det lejede i pæn og vel vedligeholdt stand.
- 11.2 Lejer og udlejer udarbejder en indflytningsrapport vedrørende det lejedes stand, indretning, inventar tilhørende udlejer m.v.

§ 12

Vedligeholdelse og fornyelse

- 12.1 Den udvendige vedligeholdelse af ejendommen påhviler udlejer.
- 12.2 Udlejer samt dennes teknikere og sagkyndige har til enhver tid efter forudgående anmeldelse med passende varsel ret til adgang til det lejede til forberedelse eller foretagelse af vedligeholdelses- og fornyelsesarbejder. Arbejderne skal udføres til mindst mulig gene for lejer. Varsling om iværksættelse af arbejder i det lejede skal være skriftlig, og varslet er 8 uger. Ved beregning af fristen ses bort fra juli måned.
- 12.3 Mangler ved det lejede og beskadigelse af lejers ting, der skyldes hændelige forhold, som f.eks. nedbør eller skyldes tredjemand, som f.eks. andre brugere i ejendommen, giver ikke lejer ret til forholdsmæssigt afslag eller erstatning.
- 12.4 Den indvendige vedligeholdelse af det lejede påhviler lejer.
Lejer foretager løbende vedligeholdelse og fornyelse som følge af almindeligt slid og ælde af gulvbelægninger, væg- &, loftsoverflader, indvendige malebehandling af dør- & vinduesrammer og karme og de i det lejede værende installationer m.v., herunder også ren- og vedligeholdelse af installationer i lejemålet til det lejedes forsyning med vand, el, afløb m.v. Endvidere skal lejer foretage vedligeholdelse og fornyelse af indvendige bygningsdele, herunder men ikke begrænset til låse, døre, håndtag, nøgler, ruder, beslag, cisterner, vandhaner, wc-skåle med sæder, vaskekummer og vandlåse. Det lejede skal til enhver tid fremtræde i en pæn, god og vel vedligeholdt stand.
Omkostninger til udskiftning eller renovering af bygningsdele eller installationer, forårsaget af lejers manglende vedligeholdelse, afholdes af lejer.
Lejers vedligeholdelses- og fornyelsespligt omfatter også det løse inventar der er omfattet af det lejede, herunder f.eks. udstyr uden for selve stationsbygningerne i form af bænke, blomsterkummer o.l..
- 12.5 Udlejer er berettiget til - til enhver tid - at besigtige det lejede for konstatering af, om vedligeholdelsespligten er opfyldt.
- 12.6** Lejer er forpligtet til straks at lade udføre sådanne vedligeholdelsesarbejder m.v., som udlejer kræver til vedligeholdelsespligtens opfyldelse. Såfremt lejer ikke uden ugrundet ophold efter skriftlig opfordring har udført et ham påhvilende vedligeholdelses- eller fornyelsesarbejde, er udlejer berettiget til at lade de omhandlede arbejder udføre for lejers regning.
- 12.7 Lejer er i forhold til udlejer forpligtet til at opfylde de pligter, som overfor miljømyndighederne påhviler lejer som bruger af det lejede, herunder
- indberetning til både myndighederne og udlejer, hvis lejer forårsager eller konstaterer forurening.
 - at foretage forbrugskontrol for olietanke på eller større end 6.000 l.

- at foranledige olieudskillere tømt med den af kommunen fastsatte frekvens.
- at gennemføre fornøden spildsikring.
- at foretage tæthedskontrol af tankanlæg og afløbssystemer som en del af det almindelige driftherretilsyn.
- at informere udlejer om enhver fejl eller uregelmæssighed ved anlægget.
- at etablering af anlæg ikke må foretages uden særskilt skriftlig aftale med udlejer.
- at oprensning af forurening hidrørende fra lejers virksomhed efter genopretningsprincippet.
- på forlangende skal lejer over for udlejer fremlægge dokumentation for at ovennævnte forhold er udført.

12.7 Renholdelse og snerydning af udvendige arealer udføres af lejer. Der henvises i øvrigt til de særlige bestemmelser. pkt. 3.

§ 13

Forandring af det lejede

- 13.1 Eventuel ombygning, installation, istandsættelse eller indretning, der måtte blive forlangt af offentlige myndigheder, herunder bygningsmyndigheder, brandmyndigheder, sundhedsmyndigheder, arbejdstilsyn eller andre, som vilkår for den virksomhed, som lejer udøver i det lejede, foretages og betales ved anvendelse til eksisterende stationsdriftsmæssige formål af udlejer og ved ændret anvendelse af lejer, uanset om sådanne krav stilles allerede ved lejeaftalens begyndelse eller senere. For sådanne ændringer gælder i øvrigt de i stk. 2-5 nævnte vilkår.
- 13.2 Såfremt lejer ønsker at foretage forandringer af det lejede udover ombygninger, der er sædvanlige for den type virksomhed lejer driver i det lejede, skal udlejer give samtykke til forandringen. Såfremt samtykke gives af udlejer, skal arbejdet udføres af autoriserede håndværkere, i overensstemmelse med offentlige byggeforskrifter, god byggeskik og udlejers begrundede anvisninger, samt på grundlag af sædvanligt projekt, der på forhånd skal godkendes af udlejer. I øvrigt skal installationer og ændringer i enhver henseende godkendes af offentlige myndigheder på lejers bekostning og foranledning inden igangsættelsen.
- 13.3 Lejer er forpligtet til efter påkrav at stille anfordringsgaranti eller anden betryggende sikkerhed under udførelsen for lejers forpligtelse til at fuldføre den påbegyndte installation eller ombygning og for erstatningsansvar for eventuel skade der påføres udlejers eller tredjemands person, ejendom eller ting under udførelsen og efter fuldførelsen ved større ombygninger.

- 13.4 Lejer har retableringspligt, med mindre dette krav skriftligt er frafaldet af udlejer. Lejers retableringspligt omfatter ikke ombygninger m.v. foretaget og betalt af udlejer i henhold til pkt. 13.1. Lejer er forpligtet til efter påkrav at stille anfordringsgaranti eller anden betryggende sikkerhed for retableringspligten, således at sikkerheden dækker omkostningerne ved retablering. Sikkerhedsstillelsen kan én gang årligt kræves reguleret under hensyntagen til prisudviklingen.
- 13.5 Opførelse af nybygning - i det følgende kaldet bygning - på det lejede areal, må kun ske efter skriftlig tilladelse fra ejeren.

§ 14 Afståelse

- 14.1 Lejer har ikke ret til afståelse af det lejede.

§ 15

Fremleje

- 15.3 Lejer har ret til hel eller delvis fremleje af det lejede. Såfremt lejer opnår et merprovenu i forbindelse med fremleje i forhold til gældende leje tilfalder 50 % af merprovenuet udlejer. Udlejer skal have tilsendt et eksemplar af fremlejekontrakten.
- 15.4 Lejer er ansvarlig for, at fremlejer ved hel eller delvis fremleje af det lejede gøres bekendt med gældende sikkerhedsregler for færdsel m.v.

§ 16

Forsikring samt ansvar for skader

- 16.1 Udlejer holder bygninger forsikret mod brand og anden bygningskade samt husejeransvar.
- 16.2 Forsikring af det lejer tilhørende løsøre og lokaleindretning er udlejer uvedkommende. Lejer er pligtig at have det lejede forsikret mod skade af brand, tyveri, hærværk samt mod skade på glas og kummer.

Lejer bærer risikoen for og drager omsorg for behørig forsikring af driftsinventar, løsøre m.v. tilhørende udlejer.

- 16.3 Såfremt karakteren af lejerens virksomhed, forøger risikoen således at det medfører forhøjede forsikringspræmier for bygninger eller løsøre tilhørende udlejer er lejer pligtig til, efter påkrav, at godtgøre udlejerens sådanne tillægspræmier.
- 16.4 Udlejer har intet ansvar for lejers eventuelle driftstab eller andre tab i tilfælde af ejendommens eller inventarets undergang eller forringelse, det være sig ved brand, tyveri eller på anden måde, ligesom udlejer intet ansvar har for det lejer tilhørende inventar, lokaleindretning eller andet.
- 16.5 Lejer er ansvarlig for enhver skade, som lejer, dennes medarbejdere, kunder, leverandører eller andre, lejer giver adgang til ejendommen, påfører ejendommen eller det lejede.

Ansvaret for skader, der ikke kan henføres til lejer, dennes medarbejdere, kunder, leverandører eller andre lejer giver adgang til ejendommen, følger det almindelige vedligeholdelsesansvar jf. § 12.

§ 17

Skiltning

- 17.1 Lejer har ret til sædvanlig skiltning for jernbanestationer af samme type. Ved lejeperiodens ophør skal lejer fjerne den af lejer opsatte skiltning og foretage retablering.
- 17.2 Lejers skiltning skal respektere eventuelle fredningsbestemmelser. Eventuelle fredninger af de enkelte lejemål fremgår af de særlige bestemmelser.

§ 19

Lejeforholdets ophør

- 19.1 Ved lejemålets ophør forbliver ejendommens mur- og nagelfaste tilbehør og installationer af enhver art udlejers ejendom.
- 19.2 Lejer har dog ret og pligt til at fjerne de af lejer bekostede særindretninger og tekniske installationer samt alt løsøre og inventar, som er indsat i det lejede og inventardele, som ikke tilhører ejendommen mod at foretage fuldstændig retablering herefter.

- 19.3 Lejer har endvidere ret og pligt til at fjerne alt løsøre og inventar samt tekniske installationer bekostet af lejer, såsom kontormøbler og maskin- og inventardele, som ikke hører til ejendommen, mod at bringe det lejede tilbage til dets oprindelige stand.
- 19.4 Forandringer i lejemålets indretning tilbageføres inden fraflytningdagen, således at lejemålet fremtræder som det var ved lejeperiodens begyndelse, jf. 4.1. Dette gælder også ændringer godkendt af udlejer, medmindre udlejer skriftligt har frafaldet retableringspligten. Erhvervslejeloven § 75, stk. 2 skal ikke gælde for lejemålet.
- 19.5 Lejer skal aflevere det lejede i samme stand som ved overtagelsen d.v.s. i god og vel vedligeholdt stand bortset fra slid og ælde.
- 19.6 Opfylder det lejede på fraflytningstidspunktet ikke den stand, som er angivet ovenfor og i henhold til afleveringsrapporten, er udlejer berettiget til efter eget valg enten at istandsætte det lejede for lejers regning eller kræve kontant betaling af de udgifter, der må forventes at medgå til istandsættelsen. Endvidere kan udlejer kræve betaling af ydelser i henhold til lejekontrakten for den periode, der faktisk medgår eller må forventes at medgå til istandsættelsen. Udlejers krav er ikke afhængigt af, om istandsættelsen faktisk gennemføres.
- 19.7 Senest på dato for lejemålets ophør gennemgår lejer og udlejer på ny lejemålet med henblik på at konstatere, om der er forhold, som nævnt i stk. 6. Der udarbejdes en fraflytningsrapport, der underskrives af begge parter. Såfremt lejer ikke deltager i gennemgangen, skal fraflytningsrapport fremsendes til lejer, så den er fremme senest fire uger efter fraflytningen.

§ 20

Misligholdelse

- 20.1 Såfremt Lejer væsentlig misligholder nærværende Aftale kan udlejer hæve nærværende Aftale helt eller delvist efter udlejers eget valg og kræve erstatning efter dansk rets almindelige regler. Udlejer kan ikke kræve erstatning for indirekte tab, herunder driftstab, tidstab, avancetab eller andre økonomiske konsekvenstab.

Følgende forhold, som ikke er udtømmende oplyst, anses altid for væsentlig misligholdelse fra Lejer:

- Lejer overskrider en betalingsfrist i nærværende Aftale og det forfaldne beløb er ikke udlejer i hænde inden for en frist på 5 kalenderdage fra udlejers meddelelse om, at en betalingsfrist er overskredet.
- Lejers kontrakt med det danske Trafikministerium ophører på grund af Lejers væsentlige misligholdelse.
- Lejer standser sine betalinger, afgiver insolvenserklæring, erklæres konkurs, indleder forhandling om akkord eller anden gældsordning, medmindre boet inden 14 kalenderdage efter at have modtaget opfordring

indtræder i nærværende Aftale eller stiller betryggende sikkerhed for at Lejers forpligtelser i henhold til Aftalen vil blive opfyldt.

-Lejer misligholder væsentligt en eller flere af følgende aftaler, som måtte være indgået med udlejer:

- Aftale om leje af MR-togsæt m.m.
- Aftale om leje af IC3-togsæt
- Aftale om benyttelse af udlejers olieforsyningsanlæg
- Aftale om benyttelse af udlejers vaske- og forsyningsanlæg i Århus og Esbjerg
- Aftale om hjulafdrejning på udlejers UF-bænk i Århus
- Aftale om leje af eftersynshal henholdsvis vaskehal i Struer

20.2 Såfremt udlejer væsentlig misligholder nærværende Aftale kan Lejer hæve nærværende Aftale helt eller delvist efter Lejers eget valg og kræve erstatning efter dansk rets almindelige regler. Lejer kan ikke kræve erstatning for indirekte tab, herunder driftstab, tidstab, avancetab eller andre økonomiske konsekvenstab.

Følgende forhold, som ikke er udtømmende oplyst, anses altid for væsentlig misligholdelse fra udlejer:

-udlejer misligholder væsentligt sine forpligtelser i henhold til nærværende aftale til at forestå udvendig vedligeholdelse

-udlejer standser sine betalinger, afgiver insolvenserklæring, erklæres konkurs, indleder forhandling om akkord eller anden gældsordning, medmindre boet inden 14 kalenderdage efter at have modtaget opfordring indtræder i nærværende Aftale eller stiller betryggende sikkerhed for at udlejers forpligtelser i henhold til Aftalen vil blive opfyldt.

-udlejer misligholder væsentligt en eller flere af følgende aftaler, som måtte være indgået med Lejer:

- Aftale om leje af MR-togsæt m.m.
- Aftale om leje af IC3-togsæt
- Aftale om benyttelse af udlejers olieforsyningsanlæg
- Aftale om benyttelse af udlejers vaske- og forsyningsanlæg i Århus og Esbjerg
- Aftale om hjulafdrejning på udlejers UF-bænk i Århus
- Aftale om leje af eftersynshal henholdsvis vaskehal i Struer

§ 21

Forrentning af forfaldne ubetalte ydelser

21.1 Ved lejers manglende overholdelse af betalingsfrister for ydelser af enhver art hidrørende fra lejeforholdet er udlejer berettiget til morarente. Morarente beregnes fra forfaldsdagen, indtil betaling sker. Der beregnes morarente efter den i Renteloven fastsatte morarentesats p.t. diskontoen med tillæg af 5 %. Det præciseres, at der ikke herved er gjort nogen indskrænkning i udlejers misligholdelsesbeføjelser efter lejelovgivningen.

§ 22

Tinglysning

- 22.1 Nærværende lejekontrakt kan efter lejers begæring tinglyses på ejendommen med respekt af de på tinglysningstidspunktet tinglyste byrder og pantehæftelser og med påtegning om respekt af størst mulige lån i realkredit og pengeinstitutter.
- 22.2 Udgifterne i forbindelse med en sådan tinglysning betales af lejer alene.
- 22.3 Ved lejemålets ophør skal skriftlig opsigelse tjene udlejer som tilstrækkelig fuldmagt til at begære lejekontrakten slettet af tingbogen.
- 22.4 Eventuelle omkostninger ved aflysning afholdes af lejer. Udlejer er, såfremt han afholder omkostningerne, berettiget til at modregne disse i det indbetalte depositum.

§ 23

Omkostninger m.v.

- 23.1 Udlejer har opfordret lejer til at benytte advokatbistand i forbindelse med indgåelse af denne lejekontrakt.
- 23.2 Hver part bærer sine omkostninger ved udarbejdelsen af nærværende lejekontrakt.
- 23.3 Nærværende kontrakt med særlige bestemmelser oprettes og underskrives i to enslydende eksemplarer, af hvilke udlejer opbevarer det ene, lejer det andet.

§ 24

Forurening

- 24.1 Lejer er jf. pkt. 12.7 ansvarlig for forurening efter dansk rets almindelige regler, herunder gældende lovgivning, navnlig jordforureningsloven. Lejers ansvar omfatter udgifter til undersøgelser, oprensning og andre udgifter i anledning af forurening, der hidrører fra lejers virksomhed. Denne bestemmelse finder tilsvarende anvendelse i forbindelse med regreskrav, som DSB måtte rette mod lejeren i anledning af tredjemands krav mod DSB.

§ 25

Andre forhold

- .1 Det er væsentlig for lejer, at der kan drives virksomhed på det lejede. Udlejer er derfor, efter lejers anmodning, forpligtet til at påtale eventuelle ændringer i lokalplaner eller lignende på eller i tilknytning til det lejede, med mindre udlejer har væsentlige indvendinger her imod.
- Såfremt udlejer bliver bekendt med forslag til evt. ændringer af arealets planstatus er udlejer forpligtiget til at informere lejer snarest muligt med henblik på evt. indsigelser imod ændringer.

§ 26

Voldgift

- 26.2 Nærværende aftale er undergivet dansk ret.
- 26.2 Enhver uenighed og tvist mellem Parterne i forbindelse med nærværende aftale, herunder om dens anvendelse, fortolkning, udfyldelse eller misligholdelse, som ikke kan bilægges i mindelighed, skal afgøres ved voldgift i det omfang spørgsmålet ikke hører under Jernbaneklagenævnets kompetence. Den for både lejer og udlejers endelige og bindende afgørelse træffes af en voldgift, hvor hver Part udpeger en voldgiftsmand, medens voldgiftsrettens formand udpeges af Præsidenten for Sø- og handelsretten i København. Voldgiftsrettens sæde er i København.
- 26.3 Den Part, der ønsker voldgift, udarbejder klageskrift og sender dette til modparten med rekommanderet brev med oplysning om, hvem klageren har udpeget som sin voldgiftsmand.
- I brevet skal den indklagede opfordres inden 2 uger ved rekommanderet brev, at give meddelelse om, hvem den indklagede har udpeget som voldgiftsmand. Overholdes denne tidsfrist ikke, udpeges i stedet på klagerens anmodning en voldgiftsmand af Sø- og Handelsrettens Præsident.
- 26.4 Voldgiftsretten fastsætter selv de nærmere regler for voldgiftssagens behandling med udgangspunkt i de for behandlingen af landsretssager gældende.
- 26.5 Processproget skal være dansk

§ 27

Særlige bestemmelser

27.1 Særlige bestemmelser benævnt som vedlagt, indgår som en integreret del af lejeaftalen.

Pkt. Beskrivelse

1. Specifikation af husleje
2. Oversigtsplaner
3. Aftaler med tredjemand vedr. drift og vedligeholdelse

København, den
den

Som udlejer:

Som lejer

DSB Ejendomme

Ny Operatør

Bilag 8 Distribution og salg

Indholdsfortegnelse

1.	Oversigt	1
1.1	Indhold i bilag 8	1
1.2	Udgangspunkt for takstbestemmelserne	1
1.3	Standardbilletter	1
1.4	Fordeling af takstkompetencen	1
1.5	Andre bestemmelser beskrevet i bilag 8	2
2.	Lokale rejser inden for et amt	2
2.1	Takstkompetence	2
2.2	Kompensation for takstændringer på amtsniveau	3
2.3	Afregning	3
2.4	Indtægter fra fællesstrækninger	4
3.	Rejser over amtsgrænser (inden for en operatørs egne strækninger)	4
3.1	Takstkompetence	4
3.2	Takststigningslofter	5
3.3	Kompensation for takstændringer dikteret af Trafikministeriet	5
4.	Kombinerede rejser over amtsgrænser	6
4.1	Takstkompetence	6
4.2	Takststigningslofter	6
4.3	Kompensation for takstændringer dikteret af Trafikministeriet	7
4.4	Fælles takstkompetence mellem operatøren af Nordpakken og operatøren af Sydpakken	7
4.5	Afregning af kombinerede billetter	7
4.6	Rapporteringspligt	8
4.7	Tidsfrister for afregning	8
5.	Bus og Tog regler	8
5.1	Gratis omstigning til bus ved amtsoverskridende rejser	8
5.2	Fælles billetter og takster for indenamtslige rejser	8
5.3	Tog +	9
6.	Salg af billetter	9
6.1	Indledning	9
6.2	Billettyper	9
6.3	Krav til salg af billetter	10
6.4	Uddannelse af personale	11
6.5	Oplysningsforpligtelser	11
6.6	Billetkontrol og validering	12
7.	Specifikke betingelser	13

7.1	Handicappede	13
7.2	Cykler	13
7.3	SU-kort	14
7.4	Efterlønsmodtagere	14
7.5	Skolerejser	14
7.6	Rabat til unge	15
7.7	Rabat til alders- og førtidspensionister	15
7.8	Frikort	15
7.8.1	Togoperatørens eget personale	15
7.8.2	Tidligere DSB ansatte i Banestyrelsen, COMBUS og Scandlines	16
7.8.3	Frikort til Kongehuset m.v.	16
7.9	Værnepligtige	16
7.10	Information	16
8.	Billetsalgssystemer	17
8.1	Adgang til DSB's billetsalgssystem ROSA	17
8.2	Ejerforhold for Almex M og Rebaut	18
8.3	Almex M	18
8.4	Rebaut billetautomater	19
8.5	Provision	20
9.	Mulige ændringer i billetsystemet	20
10.	Forretningsbetingelser	21
10.1	Grundlag for betingelserne	21
10.2	Krav til indhold	21
10.3	Kombineret kompetence	22
Appendiks 1.	Handicap transport ordning	
Appendiks 2	Beregning af takststigningslofter	
Appendiks 3.	Oversigt over afregningspartnere for billetter solgt til amtskompetence	
Appendiks 4.	Stationer der indgår i TOG+ aftaler	
Appendiks 5.	Delepunkter ved indtægtsdeling for kombinerede billetter	
Appendiks 6.	Aftaler mellem DSB og amter, kommuner og færageselskaber om billetsamarbejde	
Appendiks 7.	Bus & Tog Samarbejdets standardaftale	

- Appendiks 8. Kompensationsmodel for operatøren ved amters takstændringer**
- Appendiks 9. Kompensationsmodellen for takstændringer under operatørkompetence.**
- Appendiks 10. Kompensationsmodellen for takstændringer under den kombinerede kompetence**
- Appendiks 11. Beregning af prisen for at være bruger af Rejseplanen A/S**
- Appendiks 12. Operatørens muligheder for at få foretaget ændringer i ROSA systemet.**
- Appendiks 13. Drift og vedligeholdelse af Almex M maskiner og Rebaut automater**
- Appendiks 14. Beregning af fordelingen af værnepligtige ved Forsvaret og Beredskabsstyrelsen**
- Appendiks 15. Beregning af andel af Socialministeriets bloktilskud**
- Appendiks 16. Lejepriser for udstyr**
- Appendiks 17. Oversigt over operatørens strækninger**
- Appendiks 18. Hovedprincipper vedrørende takstkompetencer**

1. Oversigt

1.1 Indhold i bilag 8

Dette bilag omhandler de regler og bestemmelser, som er gældende for operatøren vedrørende salg og distribution af billetter. Der er ligeledes beskrevet hvilke aftaler operatøren er underlagt. Der er i bilaget en gennemgang af regler for henholdsvis standardbilletter, specialbilletter og billetter til særlige grupper. Derudover er der en beskrivelse af kravene til billetsalgsudstyr.

Specifikke oplysninger vedrørende takstsystemer, specielle ordninger, modeller for kompensation og takstregulering, udstyr, aftaler etc. er placeret i de 18 appendiks.

I alle sammenhænge, hvor der oplyses salgstal eller skøn over salgstal, er der tale om oplysninger, som stilles til rådighed for at give tilbudsgiver en indikation af, hvordan situationen ser ud i dag, men der gives ingen garanti for, at salget fremover har nogen relation til de oplyste tal. Oplysningerne kan ikke forpligte Trafikministeriet.

1.2 Udgangspunkt for takstbestemmelserne

Operatøren modtager indtægterne fra befordring af passagererne og har i et vist nærmere omfang mulighed for at fastsætte takster og billetsystem, men kan også vælge at overtage det nuværende system.

Det er en overordnet forudsætning for udbuddet, at adgangen til at bruge togsystemet ikke bliver vanskeligere for passagererne, og derfor stilles f.eks. krav om at der fortsat skal være mulighed for at rejse på tværs med en gennemgående billet.

1.3 Standardbilletter

Der opereres i bilaget med begrebet standardbilletter. Standardbilletter defineres som følgende billet- og korttyper:

- Almindelig billet
- 10-turskort
- Pendlerkort

Standardbilletter kan både være voksen- og barnebilletter

1.4 Fordeling af takstkompetencen

Operatøren skal anvende lokale kort og billetter til rejser internt i et amt, dvs. rejser mellem stationer indenfor Århus, Viborg, Ringkøbing amter og Århus kommune i Nordpakken samt for rejser indenfor Århus, Ringkøbing, Ribe, Sønderjyllands amter, Århus kommune og Silkeborg kommune i Sydpakken. Der skal være mulighed for frit at benytte disse amters og kommuners billetter og kort i alle tog, som er omfattet af kontrakten. Det forudsættes, at de lokale takster følger den almindelige prisudvikling – operatøren kan i modsat fald påregne regulering af vederlaget i op- og nedadgående retning fra Trafikministeriet.

Operatøren fastsætter selv taksterne for rejser indenfor de udbudte strækninger, der overskrider en eller flere amtsgrænser. Operatøren kan i praksis vælge at fortsætte med DSB's takstsystem eller at etablere sit eget system. Taksterne kan i gennemsnit ikke overskride det reale takstniveau pr 1. juli 2001, men der er mulighed for mindre udsving på de enkelte relationer.

Rejser over amtsgrænser, og ud over en enkelt operatørs strækninger, kaldes kombinerede rejser. Passagererne skal kunne foretage en kombineret rejse ved køb af kun én billet.

For kombinerede rejser, der passerer en amtsgrænse fastsættes taksten af operatøren og DSB i fællesskab.

Taksten for kombinerede rejser må ikke overstige de reale priser 2001. Af billetprisen tilfalder den med skinneafstanden forholdsmæssige andel operatøren. DSB og operatøren kan frivilligt indgå aftaler om takstnedsættelser eller tilbudspriser og hvor stor en del heraf, som hver part i givet fald vil bære. DSB og operatøren kan hver for sig udarbejde tilbudspriser for kombinerede rejser ved at betale den anden part den andel af en standard kombineret billet, som han normalt er berettiget til.

1.5 Andre bestemmelser beskrevet i bilag 8

Operatøren skal desuden tilbyde særlige sociale rabatter, sikre handicappede befordring, medtageordning for cykler mm

DSB stiller sit billet- og reserveringssystem ROSA til rådighed for operatøren. Systemet skal anvendes til salg af billetter og kort for kombinerede rejser, og ændringer i systemet kan herefter kun ske ved enighed mellem DSB og operatøren herunder om dækningen af udgifterne ved ændringen. Systemet kan også anvendes af operatøren til rejser internt på strækningerne.

Operatøren kan af Trafikministeriet pålægges ændringer i sine takster og takstsystem mod kompensation for indtægtseffekten heraf. En sådan beføjelse kan f.eks. tænkes udnyttet såfremt der er ønske om at indføre helt nye landsdækkende takstsystemer.

Endelig skal operatøren udfærdige et sæt forretningsbetingelser, som beskriver passagerernes rettigheder og pligter.

2. Lokale rejser inden for et amt

2.1 Takstkompetence

For rejser på operatørens strækninger, der foregår inden for ét amt (og enkelte kommuner), skal operatøren anvende det pågældende amts takstsystem og takster. Reglerne for samarbejdet er nedfældet i en kontrakt mellem Trafikministeriet og

de respektive amter og kommuner (Bus & Tog Samarbejdet). En liste over disse aftaler findes i Appendiks 6. Standardaftalen findes i Appendiks 7.

Som udgangspunkt er det amtets takster, der er gældende. For rejser mellem stationer i Århus Kommune er det Århus Sporvejes takster, der gælder. For rejser mellem stationer i Silkeborg Kommune er det Silkeborg Lokaltrafik's takster, der gælder.

Trafikministeriet vil fremover erstatte DSB som aftalepart med de respektive amter og kommuner. Operatøren er forpligtet til at efterleve Bus & Tog aftalerne.

Operatøren må kun udstede indenamts specialbilletter i overensstemmelse med aftalens retningslinier.

2.2 Kompensation for takstændringer på amtsniveau

Hvis et amts takster (på standardbilletter) i gennemsnit stiger enten mindre eller mere end nettoprisindekset, skal operatøren henholdsvis kompenseres af Trafikministeriet eller tilbagebetale til Trafikministeriet for denne afvigelse.

Kompensation for takstændringer for indenamtsrejser sker kun på amtsniveau.

Beregningen af kompensationen/tilbagebetalingen foretages som forskellen (benævnes forskelsværdien) mellem det enkelte amts gennemsnitlige takster (standardbilletter) pr 1. juli det pågældende år, og de gennemsnitlige takster for amtet pr. 1. juli året før (opgjort ud fra et takstindeks for amtet) og forholdet mellem nettoprisindekset det pågældende år og nettoprisindekset året før. Basisår for beregningen af amtets takstindeks er 1. Juli 2001 (indeks=100). Da der også skal kompenseres/tilbagebetales for forskelsværdien i de foregående år akkumuleres forskelsværdierne for de enkelte år. Indtægtstab/indtægtsstigningen opgøres ved at multiplicere den akkumulerede forskelsværdi med operatørens samlede billetindtægt i et amt.

En større takststigning på amtets takster vil delvist blive modsvaret af en lavere efterspørgsel. Omvendt vil en lavere takststigning betyde en positiv efterspørgselsvirkning. Der tages udgangspunkt i en efterspørgselselasticitet på 0,3. Der vil derfor kun blive afregnet 70% af henholdsvis indtægtstab og indtægtsstigningen.

Reglerne om kompensation/tilbagebetaling ved amters takstændring er beskrevet i Appendiks 8. Kompensationen/tilbagebetalingen skal være klarlagt senest 31. marts året efter den pågældende ændring i amtets takster. Kompensationen/tilbagebetalingen skal foregå umiddelbart derefter.

2.3 Afregning

Afregning med amter og kommuner for indenamtsbilletter foregår efter de principper som er fastlagt af Bus & Tog Samarbejdet. Dette indebærer 5% gensidig provision for billetsalg.

Modtager af betaling for transportarbejdet på togstrækninger tilfalder altid entydigt én operatør for hver strækning, som angivet i Appendiks 3.

For tog-tog strækninger afregnes med operatørerne efter antal zoner i det pågældende amt eller kommune, således at den fælles zone deles.

Transportarbejdet beregnes på grundlag af tællinger udført i henhold til bestemmelserne i Bus & Tog Samarbejdet.

2.4 Indtægter fra fællesstrækninger

På strækningerne:

Århus – Langå
Holstebro – Struer
Århus – Skanderborg
Esbjerg – Bramming

vil der forekomme såvel udbudt trafik som forhandlet DSB trafik. På strækningerne findes udover de nævnte stationer som afgrænser strækningerne Hinnerup, Hadsten, Hjerm og Tjæreborg samt fra 15. december 2003 også Viby og Hørning.

Operatøren er generelt ansvarlig for al trafik lokalt mellem stationer på de strækninger han betjener, herunder også mellem stationer, der samtidig betjenes af DSB. Alle indtægter fra rejser mellem stationer internt på en fællesstrækning tilfalder – med de respektive amter og kommuner som afregningspartner - operatøren, uanset hvilke tog de foretages i.

3. Rejser over amtsgrænser (inden for en operatørs egne strækninger)

3.1 Takstkompetence

Operatøren har takstkompetencen for fleramtsrejser, som kun foregår på strækninger, der betjenes af operatøren.

Operatøren kan vælge at overtage DSB's takster og takstsystem eller at fastsætte egne takster og takstsystem, forudsat det overholder takststigningslofterne som fastlagt nedenfor.

Ønsker operatøren at hæve taksterne for det efterfølgende år, skal han fremsende en anmodning til Trafikministeriet senest den 1. september året før takststigningen skal træde i kraft. Operatøren skal fuldt ud dokumentere, at takststigningslofterne er overholdt. Dokumentationen skal være fuldt reviderbar, og indeholde en detaljeret redegørelse. Dokumentationen fremsendes både elektronisk og på papir. Trafikministeriet kan forlange, at korrektheden af de fremsendte data verificeres af revisor for operatørens regning.

Senest 1. oktober skal Trafikministeriet godkende takststigningen eller meddele operatøren, at de foreslåede takster overstiger et af takststigningslofterne, og derfor ikke kan godkendes. Senest 10. oktober skal operatøren fremsende et eventuelt nyt forslag til takster. Er takststigningslofterne overholdt skal Trafikministeriet senest 1. november godkende takststigningsanmodningen. Er lofterne ikke overholdt, eller er der ikke fremsendt en anmodning om takststigning fra operatørerne inden tidsfristens udløb, hæves alle taksterne svarende til den af Finansministeriet (til Finanslovsforslaget) skønnede udvikling i nettoprisindekset (inklusive niveauekorrektionen for indeværende år, jf. nedenfor) – bortset fra efterfølgende afrunding til hele kroner.

Operatøren er forpligtet til senest to måneder inden introduktion af en billettype eller inden ændring af en eksisterende billettype i form af pris, design, og layout at informere alle andre operatører samt amter, hvor billetten vil være helt eller delvist gældende. I øvrigt følges Bus & Tog Samarbejdets aftaler på området.

3.2 Takststigningslofter

Operatøren kan omlægge takstsystemet inden for nedennævnte rammer, idet der opereres med to restriktioner henholdsvis gennemsnitsloftet og relationsloftet.

For det første må takstindekset for standardbilletter (for det kommende år, hvor taksterne skal have virkning) ikke stige med mere end den af Finansministeriet (til Finanslovsforslaget for det pågældende år) skønnede stigning i nettoprisindekset inklusive Finansministeriets skøn til niveauekorrektion for prisindekset i det indeværende år, jf. den i hovedkontrakten angivne prisregulering af vederlaget.

For det andet gælder det for hver eneste rejserelation inden for operatørens strækninger, at den samlede afvigelse i prisen på hver relation i forhold til den med nettoprisindekset opregulerede pris ikke må overstige 0 pct. 2003, 5 pct. i 2004, 10 pct. i 2005 og 15 pct. i 2006 og de følgende år. Taksterne kan dog i alle tilfælde afrundes til beløb i hele kroner.

Udgangspunktet for beregningerne er DSB's takster pr. 1. juli 2001.

Beregningsmetoden til opgørelsen af gennemsnitsloftet og relationsloftet er beskrevet nærmere i Appendiks 2.

3.3 Kompensation for takstændringer dikteret af Trafikministeriet

Accepterer Trafikministeriet ikke takststigninger, som operatøren er berettiget til i henhold til ovenstående regler, eller dikterer Trafikministeriet enten lavere eller højere gennemsnitlige takststigninger end den af Finansministeriet skønnede udvikling i nettoprisindekset, skal operatøren henholdsvis kompenseres eller tilbagebetale. Reglerne om kompensation/tilbagebetaling er beskrevet i Appendiks 9.

Kompensationen/tilbagebetalingen skal være klarlagt inden årets udgang året før takstændringen træder i kraft. Operatørens vederlag reguleres for denne

kompensation/tilbagebetaling fordelt ligeligt over de 12 måneder det år, hvor takstændringen træder i kraft.

4. Kombinerede rejser over amtsgrænser

4.1 Takstkompetence

Rejser på tværs af amtsgrænser, som ikke udelukkende foregår på een operatørs strækning, kaldes kombinerede rejser. Operatøren skal udstede kombinerede billetter til disse rejser.

Alle operatører på nuværende DSB strækninger kan i fællesskab udarbejde et forslag til takstsystem og takstniveau for det kommende år, forudsat det overholder takststigningslofterne som fastlagt nedenfor.

Operatørernes samlede forslag til takstsystem sendes til Trafikministeriet. Alternativt kan operatørerne enkeltvis indsende forslag til takstsystem og takstniveau til Trafikministeriet. Forslagene skal være modtaget af Trafikministeriet senest 1. oktober året før de skal træde i kraft.

Fremsender alle operatører i enighed et forslag, vil det blive kontrolleret, om det overholder takststigningslofterne som fastlagt nedenfor. Tidsfristerne for operatørerne og Trafikministeriet vil være de samme som beskrevet i afsnittet om operatørens eget takstsystem.

Hvis operatørerne ikke når til enighed om et forslag til takstsystem og takstniveau, vil Trafikministeriet fastlægge takstsystem og takstniveauet.

Er takststigningsloftet ikke overholdt eller har ingen af operatørerne fremsendt et forslag til takstændringer inden tidsfristens udløb, hæves alle takster svarende til den af Finansministeriet (med Finanslovsforslaget for det pågældende år) skønnede udvikling i nettoprisindekset (inklusive niveauekorrektionen for indeværende år, jf. nedenfor) – bortset fra efterfølgende mulig afrunding til hele kroner.

4.2 Takststigningslofter

Operatørerne kan omlægge takstsystemet for kombinerede rejser inden for nedennævnte rammer, idet der opereres med to restriktioner henholdsvis gennemsnitsloftet og relationsloftet.

For det første må takstindekset for standardbilletter (for det kommende år, hvor taksterne skal have virkning) ikke stige med mere end den af Finansministeriet (til Finanslovsforslaget for det pågældende år) skønnede stigning i nettoprisindekset inklusive Finansministeriets skøn til niveauekorrektion for prisindekset i det indeværende år, jf. den i hovedkontrakten angivne prisregulering af vederlaget.

For det andet gælder det for hver eneste rejserelation inden for de kombinerede strækninger, at den samlede afvigelse i prisen på hver relation i forhold til den med nettoprisindekset opregulerede pris ikke må overstige 0 pct. 2003, 5 pct. i 2004, 10

pct. i 2005 og 15 pct. i 2006 og de følgende år. Taksterne kan dog i alle tilfælde afrundes til beløb i hele kroner.

Udgangspunktet for beregningerne er DSB's takster pr. 1. juli 2001.

Beregningsmetoden til opgørelsen af gennemsnitsloftet og relationsloftet er beskrevet nærmere i Appendiks 2.

4.3 Kompensation for takstændringer dikteret af Trafikministeriet

Accepterer Trafikministeriet ikke takststigninger, som operatøren er berettiget til i henhold til ovenstående regler, eller dikterer Trafikministeriet enten lavere eller højere gennemsnitlige takststigninger end den af Finansministeriet skønnede udvikling i nettoprisindekset, skal operatøren henholdsvis kompenseres eller tilbagebetale. Reglerne om kompensation/tilbagebetaling er beskrevet i Appendiks 10.

Kompensationen/tilbagebetalingen skal være klarlagt inden årets udgang året før takstændringen træder i kraft. Kompensationen/tilbagebetalingen skal foregå pr. 1. juli i det år, hvor takstændringen træder i kraft.

4.4 Fælles takstkompetence mellem Nordpakken og Sydpakken

Der etableres en fælles takstkompetence for alle de udbudte strækninger.

Den fælles takstkompetence bliver reguleret efter reglerne om operatørkompetence beskrevet ovenfor.

4.5 Afregning af kombinerede billetter

Afregning af kombinerede billetter mellem togoperatører baseres dels på det antal skinnekm, som er udført af de respektive operatører ud af den samlede rejselængde og dels på prisen for standardbilletter på kombinerede rejser. Delepunktet for afregningen vil afhænge af strækningen og normalt følge det mønster for valg af tog som en passager forventes at gøre. For eksempel skal en rejse fra Skive til Aalborg deles i Langå, mens en rejse fra Skive til Odense skal deles i Århus. For rejser mellem stationer på fællesstrækninger og tilstødende DSB strækninger, for eksempel mellem Hadsten og Odense, tilfalder hele indtægten dog DSB uanset hvilket tog rejsen faktisk er foretaget i mellem Hadsten og Århus.

Delepunktet mellem operatørerne er klart defineret, således at det entydigt er defineret hvem, indtægten for en strækning tilfalder. Delepunkterne er beskrevet i Appendiks 5. En oversigt over takstkompetencen for alle stationsrelationer i Jylland findes i datarummet.

Afregningen af kombinerede pensionist-, ungdoms- og ledsage-billetter sker med udgangspunkt i de rabatter som operatøren er pålagt at yde.

Operatørerne kan frivilligt indgå aftaler om takstnedsættelser eller tilbudspriser og hvor stor en del heraf, som hver part i givet fald vil bære. Operatørerne kan hver for sig udarbejde tilbudspriser for kombinationsrejser ved at betale den anden part

den andel, som han normalt er berettiget til. Der betales 5% i provision inden indtægtsdeling foretages.

Reglerne for afregning af kombinerede billetter gælder for alle standardbilletter, samt for følgende specialbilletter:

- Ledsage-billetter (handicap billetter)
- Ungdomsbilletter
- Pensionistbilletter
- SU-kort
- Cykler

For cykelklippekort fremgår afrejse og ankomststationer ikke. Derfor afregnes de efter rejsemønstret for cykelbilletter, da klippekortenes anvendelse forventes at være proportionalt dermed. De til enhver tid gældende priser for kombinerede cykelbilletter anvendes ved afregning, som sker efter skinnekm princippet.

4.6 Rapporteringspligt

Den operatør, herunder DSB, som har solgt en kombineret billet skal indrapportere dette til de øvrige operatører indenfor 40 dage efter salget. Indrapporteringen betragtes som sket, hvis salget er foregået via en ROSA terminal eller Rebaut billetautomat. Indrapporteringen skal være reviderbar og skal attesteres for korrekthed af revisor på forlangende af den anden part. DSB er ansvarlig for afregningen mellem operatørerne.

4.7 Tidsfrister for afregning

Afregning mellem parterne skal finde sted indenfor en periode af maksimalt 3 måneder.

5. Bus og Tog regler

Nedenstående ordninger som er reguleret i Bus & Tog aftalerne gælder både for kombinerede rejser og operatørrejser.

5.1 Gratis omstigning til bus ved amtsoverskridende rejser

Som en del af Bus & Tog Samarbejdet kan de rejsende anvende billetten/kortet udstedt af operatøren til en gratis omstigning til/fra bus i omstigningsområdet. Omstigningszonen vil normalt være det største af enten den kommune eller den takstzone, stationen ligger i. Afregningsmodel med amterne fremgår af Bus- og Tog aftalen.

5.2 Fælles billetter og takster for indenamtslige rejser

Det er endvidere en del af Bus & Tog samarbejdet, at der er fælles takster og billetter for busser og tog for indenamtslige rejser. Det indebærer, at alle indenamtslige billetter kan bruges frit til både Bus & Tog for det antal zoner, de er gyldige til. Afregningsmodel og vilkår i øvrigt fremgår af Bus & Tog aftalen.

5.3 Tog +

Der er indgået en række TOG+ aftaler mellem DSB og Trafikselskaberne, samt Odderbanen og Scandlines. Berørte stationer er listet i Appendiks 4.

TOG+ aftalerne giver mulighed for at fortsætte en togrejse med bus eller færgе på én samlet billet. ROSA-systemet håndterer udstedelse af disse billetter.

TOG+ aftalerne forventes at være tilnærmelsesvist indtægtsneutrale for den nye operatør. Der er tale om en forholdsvis enkel billetkonstruktion, hvor togbillettens pris adderes til prisen for den efterfølgende rejse med bus/privatbane.

6. Salg af billetter

6.1 Indledning

Grundlaget for de krav, der er formuleret i dette afsnit, er et ønske om at kombinere den størst mulige frihed for operatøren til at vælge salgsformen for billetter, men med den begrænsning, at de rejsende ikke må opleve egentlige forringelser i den service de tilbydes ved køb af billetter.

Operatøren kan vælge at sælge billetter i tog eller på stationer, men skal sikre at kunder ved afrejse fra en station kan købe billetter til alle andre stationer ved personlig betjening eller gennem automat. Hvis operatøren vælger at sælge billetter i tog, er det valgfrit, om han vil sælge dem manuelt eller med automater.

Operatøren kan ligeledes vælge, om han vil anvende eksisterende DSB udstyr eller anvende eget udstyr. Der kan være fordele ved at anvende eksisterende DSB udstyr, da dette allerede er konfigureret til at håndtere kombinerede billetter og amtsbilletter.

Der skal sikres plads til passagerer i overensstemmelse med de krav, der er beskrevet i Bilag 1 afsnit 2.1. Dette pladskrav gælder for passagerer med de billettyper, som operatøren er forpligtet til at acceptere som gyldig rejsehjemmel.

6.2 Billettyper

Følgende definitioner af standardbilletter og specialbilletter er kun gyldige for operatørkompetence og kombineret kompetence.

Standardbilletter defineres som følgende billet- og korttyper:

- Almindelig billet
- 10-turskort
- Pendlerkort

Standardbilletter kan både være voksen og barnebilletter.

Operatøren er pligtig til at sælge standardbilletter.

For standardbilletter gælder at:

- En betalende voksen kan tage 2 børn på 0-11 år (inkl.) gratis med.
- Børn på 12-15 år (inkl.) og børn under 12 år, der rejser alene, betaler halvdelen af voksen pris.
- Et betalende barn kan medtage 1 barn under 12 år gratis

Alle andre billetter defineres som værende specialbilletter. Operatøren er pligtig til at udstede og acceptere som gyldig rejsehjemmel følgende specialbilletter både som billetter gyldige inden for operatørkompetencen og som kombinerede billetter:

- Ledsage-billetter
- Ungdomsbilletter (normaldage og billigdage)
- Pensionistbilletter (normaldage og billigdage)
- Cykelbilletter
- SU-kort

Operatøren er endelig pligtig til at acceptere:

- Værnepligtskort
- Internationale billetter

Af hensyn til tilbudsgivers mulighed for at tage forbehold er kravet om salg af internationale billetter formuleret i afsnit 6.6.

6.3 Krav til salg af billetter

Fra de stationer, som alene togbetjenes af operatøren (se Bilag 7), gælder:

- at operatøren skal forestå salg af billetter og kort for de amter og kommuner, der har indgået aftale herom med Trafikministeriet.
- at ved afrejse fra en station skal det være muligt at købe en billet til alle andre stationer i Danmark⁷. Derfor skal operatøren sælge billetter for enkelte kommuner, amtsbilletter, egne billetter, kombinerede billetter, samt på enkelte stationer på fællesstrækninger også billetter udelukkende til rene DSB strækninger. Muligheden for at købe billetter ved afrejse skal være tilstede i forbindelse med alle tog, der afgang fra stationen.
- at den rejsende kan betale kontant og med Dankort.

Fra stationer hvor operatøren har salgspersonale (kategori 1 og kategori 2 stationer jævnfør Bilag 7) gælder:

⁷ Operatøren kan ved salg fra automater undlade enkelte destinationer, som ligger langt fra afrejsestationen, og hvortil der erfaringsmæssigt er meget få rejsende.

- at personalet på de betjente stationer er forpligtet til at give oplysninger på forespørgsel om køreplaner og billetter for de strækninger, hvortil der sælges billetter.
- at ved afrejse fra en station skal det være muligt at købe en billet til alle andre stationer i Danmark. Derfor skal operatøren sælge billetter for enkelte kommuner, amtsbilletter, egne billetter, kombinerede billetter, samt på enkelte stationer på fællesstrækninger også billetter udelukkende til rene DSB strækninger. Muligheden for at købe billetter ved afrejse skal være tilstede i forbindelse med alle tog, der afgår fra stationen. Dette punkt gælder også for agentsalg.
- at operatøren skal sælge TOG+ billetter til alle overgangsstationer⁸ i Danmark. Dette punkt gælder også for agentsalg.
- I forbindelse med salg af kombinerede billetter skal operatøren også kunne sælge pladsbilletter hvis dette findes på de øvrige operatørers strækninger. Der må ikke indregnes fortjeneste ved salg af pladsbilletter. Dette punkt gælder også for agentsalg.
- Operatøren skal stille salgsudstyr til rådighed for de øvrige operatører. Hvis operatøren bruger ROSA til salg af egne billetter, bortfalder dette krav.

6.4 Uddannelse af personale

Operatøren har pligt til at uddanne sit personale, så det har indgående kendskab til de billetter, de sælger og til de køreplaner, der er gældende.

Det personale, der har ansvaret for at sælge billetter, skal som minimum kende:

- Alle billettyper som bliver solgt i de amter, som operatøren betjener,
- Alle billettyper som bliver solgt som kombinerede billetter
- Alle billettyper som operatøren selv sælger

For hver af disse billettyper skal personalet kunne oplyse priser for alle mulige relationer, gyldighed og restriktioner.

Personalet skal kende eller skal kunne fremfinde oplysninger, herunder rejseplaner, for alle indenlandske togrejser, der kan foretages fra det sted, hvor personalet befinder sig. Dertil skal personalet kunne oplyse om tilsluttende busforbindelser.

6.5 Oplysningsforpligtelser

Operatøren skal stille en telefonservice til rådighed med åbningstid mindst fra 06.00-24.00. Ventetiden skal være mindre end 30 sekunder i 95% af åbningstiden.

⁸ En overgangsstation er der hvor den rejsende skifter fra operatørernes togstrækninger til at rejse med andre operatører såsom privatbaner, trafikselskaber, færger m.v.

Operatøren kan vælge at etablere et samarbejde med andre operatører om telefonservice.

Operatøren skal stille udførlig information om køreplaner, billetter, billetsystem, og priser til rådighed på Internettet. Servicen på Internettet skal være til rådighed døgnet rundt med en fuld tilgængelighed i 99% af tiden. Operatøren kan vælge at etablere et samarbejde med andre operatører om Internet service.

6.6 Internationale billetter

Operatøren skal forestå salg af internationale billetter. Det er operatørens ansvar at sikre uddannelse af personale, så personalet kan forestå salg disse billetter.

Fra følgende stationer skal operatøren sikre salg af internationale billetter, herunder de såkaldte TCV billetter:

Gældende for operatøren af Nordpakken:

- Skive
- Ringkøbing
- Thisted
- Viborg

Gældende for operatøren af Sydpakken:

- Varde
- Silkeborg
- Ribe (begrænset international salg til destinationer nord for Hamborg)
- Tønder (begrænset international salg til destinationer nord for Hamborg)

Operatøren modtager 10% i provision for salg af internationale billetter. Efter fradrag af provision foretages indtægtsdeling efter de sædvanlige principper på området. DSB foretager indtægtsdelingen uden beregning. Operatøren skal overholde gældende internationale aftaler om internationale billetter, herunder CIV og COTIF. Operatøren skal indberette billetpriser vedrørende internationale billetter til den operatør, der efter internationale aftaler er udpeget til at opsamle priserne nationalt til videreformidling. I dag er det DSB, der er udpeget til at forestå denne service.

6.7 Billetkontrol og validering

Billetkontrol følger de aftaler, som er fastlagt af Bus & Tog Samarbejdet.

Operatøren skal sikre, at rejsende fra stationer kan validere klippekort i mindst samme omfang og med samme funktionalitet over for amtsbilletter og kombinerede billetter som DSB betjeningen pr 1. juli 2001. Det gælder alle stationer som operatøren trafikerer, undtaget fællesstationer med DSB. Operatørens muligheder for at anvende eksisterende Almex M udstyr er beskrevet i afsnit 8.2.

7. Specifikke betingelser

7.1 Handicappede

I Appendiks 1 findes en overordnet beskrivelse af den handicapservice som leveres i dag på de udbudte strækninger. I datarummet vil en række baggrundsinformationer kunne findes. Det grundlæggende princip er, at den service, som ydes i dag, skal bevares og gerne forbedres. I takt med at flere stationer får elevatorfaciliteter kan der ske en udvidelse af antallet af udvekslingsstationer.

Operatøren skal udstede såkaldte ledsagebilletter og 10-turs kort til halv pris af standardbilletter. Der ydes ikke kompensation for rabatten, da antallet af disse rejsende er meget lille, som det fremgår af DSB's notat af 18. april 2001 "Oplysninger vedr. udbud".

Operatøren skal etablere en kontaktstation, hvor kunder, andre operatører og trafikskaber på hverdage mellem kl. 8 og 15 kan bestille assistance til handicaprejsende i overensstemmelse med nuværende praksis.

Operatøren skal indgå i de aftaler om handicapservice der i dag findes i Bus & Tog Samarbejdsregi.

Operatøren vil få ansvaret for at levere handicapassistance i overensstemmelse med beskrivelsen af handicapassistanten i Appendiks 1. Hvis operatøren køber assistancen hos andre, påhviler denne udgift operatøren.

Den detaljerede organisering af handicapassistanten aftales mellem operatørerne med udgangspunkt i de forpligtelser, der er foreskrevet i dette afsnit. Operatøren er forpligtet til at deltage i denne organisering af arbejdet og til positivt at medvirke til at handicaptransportservicen bliver forbedret og under ingen omstændigheder forringet.

7.2 Cykler

Det skal for passagerer være muligt at medtage cykler i tog i et omfang samt til priser og betingelser der ikke stiller de rejsende dårligere end i dag.

Information om kravene til cykelmedtagning kan findes i DSB's brochure "cykler i tog", som bl.a. kan findes i datarummet.

For yderligere oplysninger om indtægter ved den nuværende cykelordning henvises der til notat fra DSB dateret 18. april 2001 "Oplysninger vedrørende udbud".

For alle relationer gælder, at priserne ikke må stige mere i reale priser i forhold til 1. juli 2001 end svarende til stigningen i nettoprisindekset.

For kombinerede rejser skal operatøren levere en service svarende til den service som leveres i dag som beskrevet i ovennævnte dokumenter. Det gælder også for de

mere detaljerede bestemmelser i dokumenterne. Fravigelse kan kun ske med tilladelse fra Trafikministeriet.

For rejsende, der udelukkende køber billet til operatørens egne strækninger skal operatøren også fuldt ud levere en service som beskrevet i ovennævnte dokumenter. Priserne må ikke stige mere i reale priser i forhold til 1. juli 2001 end svarende til stigningen i nettoprisindekset. Operatøren har dog mulighed for i de mere detaljerede bestemmelser at lave mindre justeringer, hvis det kan ske uden at forringe servicen overfor de rejsende, og samtidig under fuld varetagelse af de detaljerede bestemmelser for rejsende med kombinerede billetter.

7.3 SU-kort

Rabat til studerende er reguleret af Lov om befordringsrabat til studerende ved videregående uddannelser.

Studerende ved videregående uddannelser har ifølge loven ret til rabat ved køb af abonnementskort til befordring med Bus & Tog i den kollektive persontrafik.

I overensstemmelse med loven ydes en rabat på 65% af udgifter til abonnementskort ud over 10,36 kr. for hver dag, abonnementskortet er gyldigt. Dog kan der maksimalt ydes en rabat på 17,26 kr. om dagen. Satserne reguleres een gang årligt den 3. søndag i januar med satsreguleringsprocenten, jf. lov om en satsreguleringsprocent.

Styrelsen for Statens Uddannelsesstøtte refunderer de transportansvarlige 90% af det beløb, der er ydet i rabat, på grundlag af kvartalsvise opgørelser af rabatbeløbet.

For billetter udstedt under operatørkompetence faktureres 90% af den ydede rabat direkte til Styrelsen for Statens Uddannelsesstøtte. For kombinerede billetter finansieres 90% af rabatten af DSB, der har ansvaret for at viderefakturere udgiften til Styrelsen for Statens Uddannelsesstøtte. Dette sker ved, at DSB ved udarbejdelse af regnskab for indtægtsdeling indregner et beløb, der modsvarer den af operatøren ydede rabat.

7.4 Efterlønsmodtagere

Rabat til efterlønsmodtagere er reguleret af Lov om befordringsrabat til efterlønsmodtagere (LOV nr. 1015 af 03/12/1996).

Ordningen er kun gyldig inden for et amt. Der ydes en rabat på 50% af udgifterne til amternes abonnementskort.

Afregning sker i henhold til Bus & Tog Samarbejdets aftaler.

7.5 Skolerejser

Skolerejser er reguleret af bekendtgørelse om fribefordring af skoleelever m.fl. BEK nr. 1009 af 16/11/2000, som er baseret på ”Aftale vedrørende fribefordring af skoleelever m.fl.” indgået mellem DSB og Undervisningsministeriet den 27. juni 2000.

DSB køber ydelsen hos operatøren på almindelige vilkår.

7.6 Rabat til unge

Ungdomsbilletter kan købes, hvis man har et ungdomskort, og dette gælder for aldersgruppen 16-25 år.

Ungdomskort skal udstedes af operatøren. Den maksimale pris for et ungdomskort reguleres med Nettoprisindekset med udgangspunkt i en pris på 160 kr. pr. 1. juli 2001. Alle togoperatørers ungdomskort giver fri adgang til at købe rabatterede ungdomsbilletter hos alle togoperatører.

Operatøren skal udstede rabatterede billetter til unge med ungdomskort både for egne strækninger og for kombinerede strækninger. Operatøren skal betragte unge med ungdomskort og rabatterede ungdomsbilletter udstedt af anden operatør som værende almindelig rejsende på standardbilletter.

Prisen på ungdomsbilletter og kort skal for alle relationer være mindst 25% lavere end standardbilletter på mandage, fredage og søndage. Prisen skal være mindst 50% lavere end standardbilletter på alle øvrige dage (billig dage). Operatørens rabat finansieres delvist af en andel af et bloktilskud fra Socialministeriet. Beregningen af operatørens andel af bloktilskuddet er vist i Appendiks 15.

7.7 Rabat til alders- og førtidspensionister

Operatøren skal udstede pensionistbilletter til personer, som er fyldt 65 år eller modtager pension efter den danske sociale lovgivning. Disse personer kaldes i det følgende for pensionister⁹.

Er personen ikke fyldt 65 år, skal vedkommende have et legitimationskort. Legitimationskortet skal udstedes gratis af operatøren mod forevisning af pensionsmeddelelse. Alle togoperatørers legitimationskort giver fri adgang til at købe rabatterede pensionistbilletter hos alle togoperatører.

Operatøren skal udstede rabatterede billetter til pensionister både for egne strækninger og for kombinerede strækninger. Operatøren skal betragte pensionister med billetter og kort udstedt af anden operatør som værende almindelig rejsende på standardbilletter.

Prisen på pensionistbilletter og kort skal for alle relationer være mindst 25% lavere end standardbilletter på fredage og søndage. Prisen skal være mindst 50% lavere end standardbilletter på alle øvrige dage (billig dage). Operatørens rabat finansieres delvist af en andel af et bloktilskud fra Socialministeriet. Beregningen af operatørens andel af bloktilskuddet findes i Appendiks 15.

7.8 Frikort

7.8.1 Togoperatørens eget personale

Det er op til operatørerne indbyrdes af aftale eventuel fribefordring af hinandens personale.

⁹ DSB's betegnelse for pensionistbilletter er 65-billetter

7.8.2 Tidligere DSB ansatte i Banestyrelsen, COMBUS og Scandlines

DSB udsteder frikort til tidligere DSB-ansatte, der i forbindelse med udskillelserne blev ansat i Banestyrelsen, Combust A/S og Scandlines A/S. Frikortene udstedes mod en betaling på kr. 1000,- pr. kort. Betalingen kan årligt reguleres med den i finansloven forudsatte stigning i Nettoprisindekset.

Operatøren skal betragte de af DSB udstedte frikort til tidligere ansatte i Banestyrelsen, som værende gyldig rejsehjemmel.

7.8.3 Frikort til Kongehuset m.v.

DSB udsteder frikort til Kongehuset og hofstaterne, medlemmer af Folketinget, ministre, medlemmer af Europaparlamentet, fhv. medlemmer af Europaparlamentet og Folketinget, Folketingets Bureau, Jernbanerådets medlemmer, fhv. medlemmer af Jernbanerådet og tjenestemandsansatte i departementet m.fl. i overensstemmelse med hidtidig praksis.

Operatøren skal betragte de af DSB udstedte frikort som værende gyldig rejsehjemmel.

7.9 Værnepligtige

Operatøren skal frit udlevere stamkort til værnepligtige fra Forsvaret og Civilforsvaret, samt til militærnægtere.

Det påhviler den værnepligtiges og militærnægterens tjenestesteder at udfylde stamkortet. Gyldighedsperioden svarer til tjenestetiden.

Et udfyldt stamkort giver adgang til fribefordring på operatørens strækninger.

Nærmere beskrivelse af beregning af provenu af værnepligtige fremgår af Appendiks 14.

DSB's frikort til værnepligtige finansieres i dag af Beredskabsstyrelsen og Indenrigsministeriet. Denne ordning forventes genforhandlet inden 1.1.2003. Hvis genforhandlingen ændrer de økonomiske rammer eller kravene til serviceniveauet, vil operatøren blive kompenseret for evt. øgede udgifter af Trafikministeriet samt skulle afregne evt. øgede indtægter til Trafikministeriet.

Der ydes frirejse i forbindelse med session, samt indkaldelse og hjemsendelse samt frirejser i forbindelse med øvelser for værnepligtige i forsvaret og civilforsvaret. Disse forpligtelser indgår i dag i DSB's kontrakt og DSB vil i fornødent omfang købe ydelser hos operatøren for at opfylde denne forpligtelse.

7.10 Information

Operatøren skal stille en fuld opdateret version af køreplanen inklusiv prisinformation elektronisk til rådighed for alle interesserede senest én måned før den træder i kraft. Eventuelle ændringer skal ligeledes stilles elektronisk til rådighed. Den elektroniske version skal være i et almindeligt tilgængeligt dataformat, som gør det muligt at integrere informationerne i andre elektroniske informationssystemer.

Trafikministeriet forventes at gå ind i Rejseplanen A/S som ejer i stedet for DSB. Rejseplanen A/S har en gruppe ejere, som alle har medvirket i opstartsfasen. Derudover vil der være mulighed for, at en række virksomheder kan tilslutte sig som såkaldte brugere. Ejerne har beslutningsmyndigheden med hensyn til videreudvikling af systemet.

Operatøren forpligtes til at blive bruger af Rejseplanen. En beregningsmodel for omkostninger ved anvendelse af Rejseplanen er angivet i Appendiks 11.

Operatøren kompenseres ikke for stigninger i udgifterne til Rejseplanen op til 10% over stigningen i Nettoprisindekset. En stigning derudover vil blive kompenseret af Trafikministeriet.

8. Billetsalgssystem

8.1 Adgang til DSB's billetsalgssystem ROSA

DSB stiller alle centrale faciliteter i ROSA frit til rådighed for operatøren.

Terminaludstyr inklusiv printere stilles ligeledes frit til rådighed for operatøren i det omfang, det forefindes på stationer eller hos agenter i forvejen. Det nuværende udstyr suppleres uden beregning ved nedslidning og lignende. Evt. yderligere terminaludstyr kan lejes hos DSB. Priserne herfor findes i Appendiks 16. Den generelle lejeaftale skal baseres på udkast til lejeaftale vedlagt Bilag 7.

Operatøren betaler alle lokale udgifter ved drift og vedligeholdelse af det udstyr, der er placeret på stationen.

Operatøren får uden beregning leveret blanketter til DSB's billetter samt kombinerede billetter til billetudskrivning.

Ved salg af DSB billetter og kombinerede billetter skal operatøren aflægge regnskab.

Operatøren får leveret salgsinformationer uden beregning vedr. DSB's billetprodukter, rejseregler osv.

Operatøren kan deltage i kurser for salgspersonale uden beregning.

Operatøren får adgang til både billetsalgsdel, reserveringsdel, statistikdel og afregningsdel i ROSA. Operatørens adgang til at se/ændre i data kan i enkelte tilfælde være begrænset til operatørens egne data.

ROSA kan anvendes af operatøren til salg af billetter på egne strækninger, hvis operatøren vælger fuldt ud at følge takstsystem og priser for de kombinerede billetter.

ROSA skal anvendes til salg af kombinerede billetter.

Alle større ændringer i ROSA vil være omfattet af en udviklingsplan. Da også operatørens eventuelle ønsker skal indgå i samme udviklingsplan, vil der altid være en koordineret oversigt over kommende ændringer. Hvis udviklingsplanen ikke er acceptabel for operatøren, kan der klages til Trafikministeriet.

Muligheden for operatøren for at få foretaget ændringer i ROSA er beskrevet i Appendiks 12.

8.2 Ejerforhold for Almex M og Rebaut

For henholdsvis Almex M og Rebaut automater har operatøren følgende muligheder:

- Leje enhederne
- Anvende enhederne på Bus & Tog Samarbejdslignende vilkår
- Ikke at anvende enhederne

Operatøren skal vælge den samme mulighed for alle Almex M maskiner og tilsvarende skal operatøren vælge den samme mulighed for alle Rebaut automater.

Priserne for leje er angivet i Appendiks 16. Den generelle lejeaftale skal baseres på udkast til lejeaftale vedlagt Bilag 7.

Leje af enhederne vil betyde en større omkostning for operatøren end overtagelse på Bus & Tog Samarbejdslignende vilkår. I hvilket omfang operatøren kan have fordel af leje afhænger af hvordan operatøren ønsker at integrere de lejede enheder i eget billetsalgssystem.

Operatøren skal give DSB besked inden 1. Juli 2002 om hvilken mulighed han foretrækker.

8.3 Almex M

Almex M er udstyr til at validere klippekort. Udstyret anvendes i dag af både amter, kommuner og DSB.

DSB har i dag opstillet Almex M maskiner på alle stationer på de udbudte strækninger.

Almex M maskinerne kontrollerer en magnetkode på bagsiden af klippekortet. Den ny operatør skal overholde et kodesystem for egne klippekort, som er aftalt gennem Bus & Tog Samarbejdet. Informationer om kodesystemet findes i datarummet.

Vælger operatøren at benytte de eksisterende Almex M enheder vil drift og vedligeholdelse være operatørens eget ansvar. En oversigt over drift- og vedligeholdelsesopgaverne findes i Appendiks 13.

8.4 **Rebaut billetautomater**

Rebaut billetautomater giver adgang til at sælge billetter fra den station, hvor kunde befinder sig, til et antal andre stationer (> 200). Automaterne er i dag konfigureret til at håndtere 5 billettyper. Alle priser er lagret i automaten og kan opdateres centralt. På de strækninger, hvor operatøren har takstkompetencen, vil det være muligt at indlægge operatørens priser. Automaterne accepterer kreditkort og mønter som betalingsmiddel.

DSB har i dag opstillet automater på alle stationer på de udbudte strækninger på nær 2.

I dag er der på enkelte stationer placeret Sheidt og Bachmann automater. Disse vil inden 1.1.2003 blive erstattet med Rebaut automater, således at der på strækninger, operatøren togtbetjener, kun vil være én automattype.

Rebaut automater printer logoet på billetten og skal derfor konfigureres til at kunne printe ny operatørs logo.

Rebaut automaterne er forbundet til en Rebaut-automatserver hos DSB. Denne automatserver er forbundet til et centralt datasystem hos DSB kaldet ”Central Rebaut”. Centralt Rebaut er forbundet til ROSA afregning.

Automatserverne overvåger automaternes tilstand, samt fungerer som mellemlid i kommunikationen til Central Rebaut af pris- og salgsinformation.

Central Rebaut giver overblik over salgstal for de enkelte automater.

ROSA afregning indeholder den nødvendige software til afregning af amtsbilletter, samt fremover også afregning af kombinerede billetter.

DSB stiller gratis tilrådighed for operatøren det de allerede har i dag. Det betyder at DSB uden beregning leverer:

- til automater: nyt logo til billetudskrivning
- Med automatserver: Central overvågning af automaterne og fejlmelding til operatør
- Med ROSA afregning: Central afregning af alt salg af kombinerede billetter og amtsbilletter
- Med Central Rebaut: Centralt overblik over salg, status, aktivitet på hver enkelt billetautomat, adgang til decentral opkobling med pc, software til pc opkobling, (uden pc adgang vil operatøren gratis kunne få en månedsoversigt)
- Med Central Rebaut: Opdatering af operatørens prisinformation på automater een gang om året
- En sikring af operatørens adgang til at kunne få repareret og erstattet automater på rimelige vilkår

Operatøren skal selv betale:

- PC og routere med adgang til central Rebaut (hardware)
- Egen automatserver
- Ændringer som går ud over almindelig tilpasning til operatørens gratis rettigheder ovenfor
- Assistance til decentral vedligehold
- Drift og vedligeholdelse som beskrevet i Appendiks 13
- Reparation og erstatning af automater (da god vedligehold giver færre reparationer, bør operatøren have ansvaret for dette)

Hvis operatøren ønsker at benytte sig af DSB's muligheder for central overvågning, skal operatøren have et eller flere steder, hvor meldinger om uregelmæssigheder kan indgå.

Operatørens ønsker til ændringer i de centrale servere reguleres på tilsvarende vis som ændringer i ROSA beskrevet i Appendiks 12.

8.5 Provision

Operatøren modtager 5% provision af billetter, solgt for amter og for DSB, samt 5% i provision for den del af kombinerede strækninger, som ikke tilhører operatøren.

9. Mulige ændringer i billetsystemet

Takstniveauet for standardbilletter for operatørtaksterne og for de kombinerede takster kan reguleres, hvis der er politisk ønske om det i Folketinget. Operatørens vederlag reguleres med henholdsvis 70% af det beregnede indtægtstab ved takstnedsættelse og som 70% af den beregnede indtægtsstigning ved takststigning.

Anmoder Trafikministeriet operatøren om at ændre rabatordningen for unge eller for pensionister, modregnes effekten af ændringen i operatørens vederlag ud fra kompensationsmodeller omtalt nedenfor.

I Appendiks 9 findes kompensationsmodellen for takstændringer under operatørkompetence.

I Appendiks 10 findes kompensationsmodellen for takstændringer under den kombinerede kompetence.

Trafikministeriet kan pålægge operatøren en strukturel omlægning af takstsystemet (f.eks. i forbindelse med indførelse af elektronisk rejsekort). I dette tilfælde må en regulering af operatørens vederlag forhandles mellem parterne. Udgangspunktet for denne forhandling er ovenstående principper, suppleret med en vurdering af stigningen eller faldet i driftsomkostningerne.

10. Forretningsbetingelser

10.1 Grundlag for betingelserne

Det følger af lov nr. 289 af 18. maj 1998 om jernbanevirksomhed § 12, at jernbanevirksomhederne skal udarbejde forretningsbetingelser, hvori angives virksomhedens regler vedrørende befordring og beløbsstørrelse for erstatning for bagage.

I følge lov om jernbanevirksomhed § 13 kan erstatning for skader på og tab af genstande, som passageren medbringer som håndbagage, ikke overstige 10.000 kr. for hver passagerer.

Jernbanevirksomheden kan desuden fastsætte regler om pligt for passagerer, der ikke er i besiddelse af gyldig rejsehjemmel, til på forlangende at forevise legitimation med hensyn til af fastslå passagerens identitet jfr. lov om jernbanevirksomhed § 23 stk. 10.

Ifølge bekendtgørelse nr. 920 af 16. december 1998 om jernbanevirksomhed § 1 kan jernbanevirksomheden opkræve kontrolafgifter og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel. Kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer skal fastsættes i jernbanevirksomhedens forretningsbetingelser.

10.2 Krav til indhold

Forretningsbetingelserne skal som minimum indeholde bestemmelser om

- Køreplaner og benyttelse af tog
- Billetter og kort
- Befordringspligt
- Passagerer uden gyldig billet eller kort
- Medbringning af håndbagage og dyr
- Tilbagebetaling af billetter eller kort
- Ansvar for skade på passagerer eller bagage
- Beløbsstørrelse for erstatning for bagage
- Opkrævning af kontrolafgifter og ekspeditionsgebyr for passagerer uden gyldig rejsehjemmel
- Passagerens retsstilling ved forsinkelser og mangler
- Reklamationer og klageadgang

Som et generelt princip må forretningsbetingelserne ikke stille passagererne dårligere end DSB's forretningsbetingelser gør i dag.

Operatøren fremsender forslag til forretningsbetingelser eller ændrede forretningsbetingelser senest 3 måneder før, de skal træde i kraft, til Trafikministeriet til godkendelse. Trafikministeriet vil udarbejde det første sæt forretningsbetingelser, hvis der ikke er indkommet forslag pr. 1. oktober 2002.

10.3

Kombineret kompetence

Forretningsbetingelserne for kombineret kompetence aftales mellem operatørerne.

Bilag 8 - Appendiks 1

Handicapservice ifm. udbud af togtrafik

Notat fra DSB om Handicap service ifm. udbud af togtrafik, 28. marts 2001.

Handicapservice ifm. udbud af togtrafik

DSB har efterfølgende beskrevet de gældende procedurer og specifikationer vedr. DSB's handicapservice, som de i dag er aftalt angående dør til dør rejser mellem Amtsrådsforeningen, Amtstrafikselskaberne (undtaget dog Ringkøbing Amt) og DSB hhv. DSB og handicaporganisationernes aftaler (DSI og Dansk Blindesamfund) vedr. ledsagerordningen.

Dør til dør rejser

For de, der er visiteret til Amtstrafikselskabernes handicapkørselsordning gælder følgende ifm. bestilling og håndtering af en "dør til dør rejse", der omfatter transport fra bopæl til udvekslingsstation i hjemamt, rejse med DSB og transport fra udvekslingsstation til besøgssted i besøgsamt.

Kunden (den visiterede) bestiller dør til dør rejsen senest 72 timer før afrejse via eget Amtstrafikselskab, der står som rejsearrangør. Dvs. planlægger transport i hjemamtet, bestiller rejse inkl. handicapassistance hos en af DSB's kontaktstationer samt aftaler transport i besøgsamtet.

For rejserne gælder det, at de påbegyndes hhv. afsluttes inden for perioden 06.00-24.00.

Som kontaktstationer (dvs. stationer, der forestår information om og bestilling af DSB rejsen) er i dag udpeget: Esbjerg, Herning, Viborg og Århus.

Som udvekslingsstationer (dvs. stationer, hvor der mellem Amtstrafikselskaberne og DSB er aftalt en udveksling af dør til dør kunder mellem tog og til/fra transport) er i dag aftalt: Bramming, Esbjerg, Herning, Holstebro, Randers, Ribe, Ringkøbing, Silkeborg, Skanderborg, Skive, Skjern, Struer, Thisted, Varde, Viborg og Århus.

DSB rejser

DSB rejser omfatter amtsoverskridende handicaprejser mellem 2 stationer, og indebærer, at en kunde, der har behov for handicapassistance, skal bestille rejsen senest 48 timer før afrejse.

Rejserne bestilles via DSB's kontaktstationer (jf. ovenfor) og handicapassistance (dvs. hjælp til at komme ind/ud af toget) ydes på de ovenfor nævnte udvekslingsstationer, der alle har niveaufri adgang til/fra perronerne.

Herudover ydes der handicapassistance på følgende stationer efter forudgående aftale: Langå og Tønder.

DSB's ledsagerordning

For rejsende, der er visiteret enten til amtstrafiksekskabernes handicapkørselsordning eller DSB's ledsagerordning 1) gælder følgende:

- Køb af ledsagerbillet, når kunden rejser alene, til ca. halv pris og 10-turs klippekort (10 x 1 ledsagerbillet), der desuden er gyldig til bybus til/fra afgang- og ankomststation.
- Køb af ledsagerbilletter, for kunden og dennes ledsager til ca. halv pris og 10-turs klippekort (10 x 1 ledsagerbillet), der desuden er gyldig til bybus til/fra afgang- og ankomststation.
- Kunden får billetter gebyrfrit sendt på faktura.
- Kunden kan bestille assistance.
- Køb af billet af togpersonalet uden gebyr, hvis kunden er ude af stand til at betjene en billetautomat og i øvrigt ikke har behov for assistance til ind- og udstigning af tog.
- Kunden kan tage sin førerhund gratis med i alle tog, men ved reservering af plads i InterCity tog skal kunden dog betale for en pladsbillet. Pladsen til førerhunden tildeles over for kunden ved vis á vis sædeopstilling.
- Gangstativer, rollatorer og sammenklappede kørestole medtages som håndbagage.

Note 1

Visiteringen til DSB's ledsagerordning sker enten gennem Invalideorganisationernes Brugerservice (DSI) eller Dansk Blindesamfund hhv. Refnæsskolen. Det skal samtidig bemærkes, at blinde og svagtseende principielt kan rejse til/fra alle stationer.

Handicapassistance

Handicapassistance omfatter hjælp ved ind- og udstigning i toget til kunder, der rejser alene med rollatorer, gangstativer eller hjælp til kunder med ledsager, der benytter almindelige eller elektriske kørestole på udvekslingsstationer. Fsv. angår elektriske kørestole og lignende tunge køretøjer, kan disse kun komme af/på på udvekslingsstationerne, hvor der er placeret handicaplifte, der kan betjene kørestole med en max. længde på 125 cm og en max. bredde på 70 cm og med en vægt på op til 300 kg. Det er stationernes opgave, at vedligeholde handicapliftene.

Handicapassistancen udføres enten af stationsbetjente, strækningspatrulje, eller Falck betales for at udføre handicapassistancen uden omkostninger for kunden. For at sikre kunden den aftalte service ifm. rejsen, udfyldes et skema på kontaktstationen, der beskriver rejsens mål, evt. togsift, behov for assistance mm. Dette skema sendes ved e-mail fra kontaktstationen i udrejseamtet, til kontaktstationen i besøgsamtet, til kunden og togpersonalet, således at alle parter er bekendt med rejsemål og den aftalte handicapservice ifm. rejsen.

Bilag 8 - Appendiks 2

Beregning af takststigningslofter

Introduktion

Reguleringen af takststigningslofter tager udgangspunkt i to principper. Det ene princip består i, at takststigningerne hos en operatør i gennemsnit (vægtet med rejseomfang og pris) ikke må overstige udviklingen i nettoprisindekset (gennemsnitsloftet). Det andet princip består i et loft for, hvor meget taksterne må stige i en enkelt rejserelation (relationsloftet). Det skal sikre, at der ikke på nogle relationer sker stigninger, som af kunderne ville blive oplevet som urimelige.

Dette appendiks beskrivelse vedrørende prislofter gælder som reguleringsprincip for både de rejser, den enkelte operatør har kompetence til at fastsætte takster for, og de rejser, hvor der er kombineret takstkompetence mellem de forskellige operatører (og DSB).

Skøn over stigningstakten i nettoprisindekset

Finansministeriet leverer hvert år i august i forbindelse med Forslaget til Finanslov for det kommende år et skøn for stigningen i nettoprisindekset som grundlag for opregningen af det kommende års Finanslov. Samtidig foretages en korrektion for det forrige års fejlskøn på prisstigningstakten i det indeværende år. Der vil kunne optræde fejlskøn for det enkelte år, men set over en årrække må summen af fejlskøn forventes at gå mod nul. Det er disse skøn der ligger til grund for opgørelsen af ovennævnte lofter.

Den af Finansministeriet i forbindelse med Forslag til Finanslov for år n udmeldte stigningstakt i nettoprisindekset for år n inklusive niveauekorrektionen i nettoprisindekset for år $n-1$, jf. den i udkast til kontrakt angivne prisregulering af vederlaget benævnes i det følgende ΔNP_n .

Gennemsnitsloftet

Der tages udgangspunkt i priserne for standardbilletter samt antallet af solgte standardbilletter fordelt på billettyper.

Følgende rejsehjemler (standardbilletter) indgår i beregningen:

- Voksenbilletter (VB)
- Børnebilletter (BB)
- Voksen klippekort (VK)
- Børne klippekort (BK)
- Voksen månedskort (VM)
- Børne månedskort (BM)

Der foretages en sammenvejning af de forskellige typer rejsehjemler vægtet med deres omfang. For udgangsåret 2001, som udgør grundlaget for beregningen af loftet, ser formlen således ud (jf dog nedenfor):

$$\text{Sammenvægtet}_{2001} = \frac{(\text{IndtægtVB}_{2001} + \text{IndtægtBB}_{2001} + \text{IndtægtVK}_{2001} + \text{IndtægtBK}_{2001} + \text{IndtægtVM}_{2001} + \text{IndtægtBM}_{2001})}{\sum \text{Antal}}$$

hvor:

$$\text{IndtægtVB}_{2001} = \sum_{i=1}^m \text{Pris pr. tur (VB}_{i2001}) * \text{Antal (VB}_{i2001}) \text{ etc.}$$

hvor :

Antal = antal rejser med den pågældende rejsehjemmeltype og zonelængde

\sum Antal = sum af antal rejser med de pågældende 6 rejsehjemmeltyper

i = antal zoner

m = max antal zoner

For de følgende år skal der foretages en tilsvarende sammenvejning, baseret på priserne i det pågældende år, men sammenvejet med antallet af rejser for de enkelte rejsehjemmeltyper to år forud. Herved undgås, at forskydninger i salgsvolumen mellem de forskellige rejsehjemmeltyper og zonelængder påvirker indekset.

Med udgangspunkt i de nye billetpriser i det første år med udbudte strækninger (2003) vægtet med salget for 2001 (to år forud) beregnes en sammenvejet indtægt:

$$\text{Sammenvægtet}_{2003} = \frac{(\text{VægtetindtVB}_{2003} + \text{VægtetindtBB}_{2003} + \text{VægtetindtVK}_{2003} + \text{VægtetindtBK}_{2003} + \text{VægtetindtVM}_{2003} + \text{VægtetindtBM}_{2003})}{\sum \text{Antal}}$$

hvor :

$$\text{VægtetindtVB}_{2003} = \sum_{i=1}^m \text{Pris pr. tur (VB}_{i2003}) * \text{Antal (VB}_{i2001}) \text{ etc.}$$

n=2003 og n-2=2001

Der skal om denne sammenvejede indtægt for 2003 gælde, at den skal overholde følgende relation:

$$\text{Sammenvægtet}_{2003} \leq \text{Sammenvægtet}_{2001} * (1 + \Delta \text{NP}_{2002}) * (1 + \Delta \text{NP}_{2003})$$

For de følgende år (n > 2003) foretages en tilsvarende beregning:

$$\text{Sammenvægtet}_n = \frac{(\text{VægtetindtVB}_n + \text{VægtetindtBB}_n + \text{VægtetindtVK}_n + \text{VægtetindtBK}_n + \text{VægtetindtVM}_n + \text{VægtetindtBM}_n)}{\sum \text{Antal}}$$

hvor :

$$\mathbf{V\ae g t e t i n d t V B}_n = \sum_{i=1}^m \text{Pris pr. tur (VB}_{i_n}) * \text{Antal (VB}_{i(n-2)}) \text{ etc.}$$

Da der opereres med forsinkede vægte som baseres på fordelingen af salgsvolumen to år forud (n-2) anvendes følgende udtryk:

$$\mathbf{V\ae g t e t i n d t V B}_{2001FV(n-2)} = \sum_{i=1}^m \text{Pris pr. tur (VB}_{i_{2001})} * \text{Antal (VB}_{i(n-2)}) \text{ etc.}$$

FV = forsinkede vægte

$$\mathbf{Sammenv\ae g t e t}_{2001FV(n-2)} = (\mathbf{V\ae g t e t i n d t V B}_{nFV(n-2)} + \mathbf{V\ae g t e t i n d t B B}_{nFV(n-2)} + \mathbf{V\ae g t e t i n d t V K}_{nFV(n-2)} + \mathbf{V\ae g t e t i n d t B K}_{nFV(n-2)} + \mathbf{V\ae g t e t i n d t V M}_{nFV(n-2)} + \mathbf{V\ae g t e t i n d t B M}_{nFV(n-2)}) / \sum \text{Antal}$$

og følgende relation skal overholdes for alle år:

$$\mathbf{Sammenv\ae g t e t}_n \leq \mathbf{Sammenv\ae g t e t}_{2001FV(n-2)} * (1 + \Delta NP_{2002}) * (1 + \Delta NP_{2003}) * (1 + \Delta NP_{2004}) * \dots * (1 + \Delta NP_n)$$

Afrunding

Opfyldelsen af gennemsnitsloftet bestemmes inden der foretages afrunding til nærmeste hele kroner efter de almindelige afrundingsregler (0,49=0 og 0,5=1).

Relationsloftet

Relationsloftet gælder for alle standardbilletter indenfor en takstkompetence. For at give operatøren mulighed for en vis afbalancering mellem billettyperne og for at give operatøren mulighed for at foretage en rebalancering af takster på korte og lange strækninger (dvs. ændringer i degressiviteten) gives operatøren mulighed for at indføre visse prisstigninger udover stigningstakten i nettoprisindekset på den enkelte rejserelation (forudsat gennemsnitsloftet overholdes).

Relationsloftet tager udgangspunkt i DSB's priser for hvert enkelt rejserelation og hvert enkelt billettype pr 1. juli 2001 – nedenfor benævnt: T_{2001} .

Den samlede afvigelse i prisen i forhold til den med nettoprisindekset opregulerede pris må ikke overstige 0 pct. 2003, 5 pct. i 2004, 10 pct. i 2005 og 15 pct. i 2006 og de følgende år.

Følgende relationer skal således overholdes for samtlige rejserelationer, idet T_n benævner prisen på den pågældende rejserelation i år n:

For 2003:

$$T_n \leq T_{2001} * (1 + \Delta NP_{2002}) * (1 + \Delta NP_{2003})$$

For 2004:

$$T_n \leq T_{2001} * (1 + \Delta NP_{2002}) * (1 + \Delta NP_{2003}) * (1 + \Delta NP_{2004}) * (1 + 0,05)$$

For 2005:

$$T_n \leq T_{2001} * (1 + \Delta NP_{2002}) * (1 + \Delta NP_{2003}) * (1 + \Delta NP_{2004}) * (1 + \Delta NP_{2005}) * (1 + 0,10)$$

For 2006 og følgende år:

$$T_n \leq T_{2001} * (1 + \Delta NP_{2002}) * (1 + \Delta NP_{2003}) * (1 + \Delta NP_{2004}) * \dots * (1 + \Delta NP_n) * (1 + 0,15)$$

Afrunding

Opfyldelsen af relationsloftet bestemmes inden afrunding foretages. Hvis den maksimale pris, der tillades af relationsloftet kan rundes op til et helt tal efter de almindelige afrundingsregler (0,49=0 og 0,5=1), er det således tilladt at overskride relationsloftet i disse enkelte tilfælde.

Bilag 8 - Appendiks 3

Oversigt over afregningspartnere for billetter solgt til amtskompetence

Århus Amt Afregner med:

Operatøren af Nordpakken for strækningen Århus-Langå
Operatøren af Sydpakken for strækningen Århus-Skanderborg
Operatøren af Sydpakken for strækningen Skanderborg-Engesvang
DSB for strækningen Langå-Randers
DSB for strækningen Århus-Grenå

Århus Kommune afregner med:

Operatøren af Sydpakken for strækningen Århus-Viby

Silkeborg Kommune afregner med:

Operatøren af Sydpakken for strækningen Silkeborg-Laven

Viborg Amt afregner med:

Operatøren af Nordpakken for strækningen Skive-Ulstrup
Operatøren af Nordpakken for strækningen Ydby-Thisted

Ringkøbing Amt afregner med:

Operatøren af Nordpakken for strækningen Struer-Lyngs
Operatøren af Nordpakken for strækningen Holstebro-Struer
Operatøren af Nordpakken for strækningen Struer-Vinderup
Operatøren af Nordpakken for strækningen Skjern-Ringkøbing-Holstebro
Operatøren af Sydpakken for strækningen Tarm-Skjern
Operatøren af Sydpakken for strækningen Skjern-Herning
Operatøren af Sydpakken for strækningen Herning-Engesvang
DSB for strækningen Herning-Holstebro
DSB for strækningen Brande-Herning

Ribe Amt afregner med:

Operatøren af Sydpakken for strækningen Esbjerg-Ølgod
Operatøren af Sydpakken for strækningen Esbjerg-Bramming
Operatøren af Sydpakken for strækningen Hviding-Bramming
DSB for strækningen Bramming-Vejen

Sønderjyllands Amt afregner med:

Operatøren af Sydpakken for strækningen Tønder-Rejsby

Bilag 8 - Appendiks 4
Stationer der indgår i TOG+ aftaler

Bjerringbro
Esbjerg
Herning
Holstebro
Hurup Thy
Silkeborg
Skanderborg
Skive
Skjern
Skærbæk
Struer
Thisted
Tønder
Varde
Vemb
Viborg
Århus

Bilag 8 - Appendiks 5

Delepunkter ved indtægtsdeling for kombinerede billetter

Nedenstående tabel udgør en komplet oversigt over delepunkter ved kombinerede rejser. Valget af delepunkt er uafhængig af billettype, rejseretning og hvilken operatør man rejser med.

Bemærk at nedennævnte regler kun er relevante for kombinerede billetter. Ved rejser indenfor henvises til hoveddokumentet og bilag 5. Et (XXX) i tabellen angiver at der ikke skal anvendes et delepunkt, men at al indtægten tilfalder den operatør, som er angivet i parentes.

Et eksempel på brug af tabellen kan være en rejse fra Skive til Skørping. Her startes fra en Nord station, rejsen går over Langå og videre gennem Randers til Skørping. Denne rejse stemmer overens med strækningsangivelsen i øverste linie i tabellen. Delepunktet bliver derfor Langå. Ved længere rejser kan der blive tale om flere delepunkter. For eksempel vil en rejse fra Gørding over Esbjerg, Skjern, Herning, Holstebro, Struer til Humlum medføre 3 delepunkter i henholdsvis Esbjerg, Herning og Struer. For langt hovedparten af de kombinerede billetter vil der dog kun være tale om et delepunkt.

Strækningangivelse			Delepunkt
Fra/til	Rejse over strækning	Til/fra	
NORD	Ulstrup- Langå -Randers	DSB	Langå
NORD	Ulstrup- Langå -Hadsten	Hadsten, Hinnerup, Århus	(NORD)
		SYD (inkl. Hørning og Viby)	Århus
		DSB	Århus
SYD	Alken- Skanderborg -Horsens	DSB	Skanderborg
SYD	Alken- Skanderborg -Hørning	Hørning, Viby, Århus	(SYD)
		NORD (inkl. Hadsten og Hinnerup)	Århus
		DSB	Århus
NORD	Humlum- Struer -Vinderup	NORD	(NORD)
NORD	Humlum/Vinderup- Struer -Hjerm	NORD (inkl. Hjerm og Holstebro)	(NORD)
		DSB	Struer
NORD	Bur- Holstebro -Hjerm	NORD (inkl. Hjerm og Struer)	(NORD)
NORD	Bur- Holstebro -Avlum	DSB	Holstebro
SYD	Studsgård- Herning -Vildbjerg	DSB	Herning
SYD	Studsgård- Herning -Brande	DSB	Herning
SYD	Studsgård- Herning -Birk CP	SYD	(SYD)
DSB	Vildbjerg- Herning -Birk CP	SYD	Herning
DSB	Brande- Herning -Birk CP	SYD	Herning
DSB	Vildbjerg- Herning -Brande	DSB	(DSB)
SYD	Tarm- Skjern -Lem	NORD	Skjern
SYD	Tarm- Skjern -Boris	SYD	(SYD)
SYD	Boris- Skjern -Lem	NORD	Skjern
SYD	Esbjerg N- Esbjerg -Tjæreborg	SYD (inkl. Tjæreborg og Bramming)	(SYD)
SYD		DSB	Esbjerg
SYD	Sejstrup- Bramming -Tjæreborg	SYD (inkl. Tjæreborg og Esbjerg)	(SYD)
SYD	Sejstrup- Bramming -Gørding	DSB	Bramming

Bilag 8 - Appendiks 6

Aftaler mellem DSB og amter, kommuner og færageselskaber om billetsamarbejde

Her følger en oversigt over de aftaler, der er indgået mellem DSB og amter, kommuner og færageselskaber i tilknytning til de udbudte strækninger. Aftalerne forventes overtaget af Trafikministeriet i alle tilfælde, således at Trafikministeriet vil forpligte operatøren til at overholde disse indgåede aftaler.

DSB har indgået følgende aftaler om takstsamarbejde i tilknytning til de udbudte strækninger:

I Sønderjyllands Amt:

SYDBUS Bus/Tog standardaftale

I Ribe Amt:

Ribe Amts Trafikselskab Bus/Tog standardaftale
Scandlines (Esbjerg-Fanø) Tog + aftale
Vestbanen Brev til VLTJ 25.09.97

I Ringkjøbing Amt:

Ringkjøbing Amt Bus/Tog standardaftale
Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane Brev til VLTJ 25.09.97.

I Århus Amt:

Århus Amt Bus/Tog standardaftale
Århus Sporveje Særlig aftale
Silkeborg Lokaltrafik Særlig aftale
Skanderborg Kommune Særlig aftale
A/S Hads-Ning Herreders Jernbane Særlige aftaler (2)

I Viborg Amt:

Viborg Amts Fælleskommunale Trafikselskab Bus/Tog standardaftale

Bilag 8 - Appendiks 7
Bus og Tog Samarbejdets standardaftale

Denne aftale er udarbejdet i 1997. Det overvejes nu, hvorledes forhold, der er ændret eller reguleret på styregruppemøder, kan indskrives i en ny version af aftalen. Endvidere kan der blive tale om en justering af aftalen i forbindelse med, at Trafikministeriet indtræder i aftalen.

Standardaftalens bilag er ikke vedlagt.

28. august 1997
ARF j.nr. 5602-1/96
Niels Mortensen
Tel. 35 29 82 55

Standardaftale om takstsamarbejde mellem DSB og XX Trafikskab

DSB og XX Trafikskab - herefter kaldet XX - indgår følgende aftale om takstsamarbejde:

INDLEDNING

§1. Formålet med denne aftale er at iværksætte et takstsamarbejde mellem busser og tog for indenamtsrejser og for fleramtsrejser. Takstsamarbejdet indgår i det landsdækkende bus-tog samarbejde mellem DSB og trafikskaberne, der også omfatter andre områder end takst- og billetsystemer, og som har til formål at skabe bedre sammenhæng i den kollektive trafik.

Stk. 2. Parterne er enige om at fortsætte samarbejdet om at udvikle trafikkoordinering og takstsamarbejde.

INDENAMTSREJSER MED TOG

§2. Samtlige rejser med DSB's tog, hvor på- og afstigning sker inden for XX's område og hele rejsen foregår inden for XX's område, foretages efter XX's takstsystem. Det gælder også, hvis en busrejse i tilknytning til togrejsen påbegyndes og/eller afsluttes uden for XX's område.

Stk. 2. XX's frikort er ikke gyldige til rejse med tog, og DSB's frikort er ikke gyldige til rejse med bus.

Stk. 3. Rejser på de billetter og kort, der er nævnt i **bilag 1**, er undtaget fra stk. 1.

Stk. 4. Hver af parterne kan fortsat tilbyde rabatpriser til særlige arrangementer og tidsbegrænsede kampagner med henholdsvis bus eller tog. Billetter og kort udstedt i forbindelse hermed er ikke omfattet af denne aftale, jf. i øvrigt bilag 1 og 2. Den

anden part orienteres om arrangementet så vidt muligt en måned inden iværksættelsen.

Stk. 5. DSB fastsætter taksten for tillæg for 1. klasse, pladsbillet, befordring af cykler m.v. i tog, jf bilag 1. Disse tillæg er ikke omfattet af denne aftale, og DSB modtager indtægterne.

Stk. 6. DSB's billetter og kort solgt før den 28. september 1997 er fortsat gyldige.

FLERAMTSREJSER MED TOG

§3. Samtlige rejser med DSB's tog ud af eller til XX's område, hvor på- eller afstigning sker inden for XX's område, foretages efter DSB's takstsystem. Det gælder også rejser, hvor både på- og afstigning sker i XX's område, men som undervejs forløber ude af XX's område.

Stk. 2. DSB's billetter og kort giver ret til kørsel med XX's busser inden for det omstigningsområde, billetten eller kortet er udstedt til eller fra. Retten gælder også privatbanestrækninger inden for omstigningsområdet, hvor XX har takstkompetencen.

Stk. 3. XX's frikort er ikke gyldige til rejse med tog, og DSB's frikort er ikke gyldige til rejse med bus.

Stk. 4. De billetter og kort, der er anført i **bilag 2**, er undtaget fra stk. 2.

BUS MELLEM OMSTIGNINGSOMRÅDER (OVER AMTSGRÆNSEN)

§4. Alle DSB-billetter og -kort giver ret til kørsel med bus mellem omstigningsområder, det støder op til hinanden på hver side af amtsgrænsen. Der udstedes fortsat rene busbilletter og -kort til kørsel over amtsgrænsen; disse billetter og kort giver ikke ret til at passere amtsgrænsen med tog.

§5. For omstigningsområder, der ligger på hver side af amtsgrænsen, men som ikke støder op til hinanden, eller for omstigningsområder, hvor på- og afstigning sker i XX's område, men som undervejs forløber ude af XX's område, jf §3, giver DSB's klippe- og pendlerkort ret til kørsel med direkte busruter mellem de omstigningsområder, kortet er udstedt til.

TILSLUTNINGSBUS UDEN FOR OMSTIGNINGSOMRÅDER I FORBINDELSE MED FLERAMTSREJSER MED TOG (TOG+)

§6. For de "tilbringer-relationer", der fremgår af **bilag 3**, udstedes der én billet/ét kort til kombinerede bus-tog rejser, hvor rejsens udgangspunkt og/eller endepunkt ligger uden for et omstigningsområde, jf §3, stk. 2, og hvor togrejsen forløber i flere amter (TOG+). Prisen fastsættes efter XX's prissystem for den del af busrejsen, der ligger uden for omstigningsområdet, idet dog DSB's billet- og

korttyper og rabatsatser gælder for denne busrejse. Der er ret til omstigning fra/til andre busser inden for det TOG+-omstigningsområde, hvor rejsen begynder/slutter.

Stk. 2. Privatbanestrækninger betragtes i relation til stk. 1 som busstrækninger.

TAKSTER VED IKRAFTTRÆDEN

§7. Takster og zoneinddelinger m.v., der gælder ved aftalens ikrafttræden, er anført i følgende bilag:

Bilag 4: XX's takster.

Bilag 5: DSB's takster, der er relevante for XX

Bilag 6: XX's område inddelt i zoner og omstigningsområder

TAKSTÆNDRINGER

§8. XX fastsætter taksterne efter §2, stk. 1 og §6.

Stk. 2. XX's takstændringer sendes til udtalelse hos DSB så vidt muligt tre måneder inden ikrafttræden.

Stk. 3. DSB fastsætter taksterne efter §3, stk. 1. XX orienteres om relevante takstændringer.

§9. Generelle takstændringer sker så vidt muligt den tredje søndag i januar.

§10. Hvis den ene part ønsker at foretage væsentlige ændringer af takstniveauet, takststrukturen eller zone- hhv. områdeinddelingen, optages der forhandling om sagen, inden ændringen foretages, hvis den anden part fremsætter ønske herom.

BILLETTERING, SALG OG KONTROL

§11. DSB har ansvaret for udstedelse af billetter og kort til rejser med DSB's tog og XX for udstedelse af billetter og kort til rejser med XX's busser.

Stk. 2. DSB udsteder XX's billetter og kort på betjente stationer, hos agenter, på billetautomater eller i togene inden for XX's område. Omfanget af billet- og kortudstedelse det enkelte sted aftales mellem parterne.

Stk. 3. XX udsteder DSB's billetter og kort efter aftale mellem parterne.

§12. XX stiller salgsudstyr og -materiale til rådighed til udstedelse af billetter og kort til indenamtsrejser. Parterne aftaler antal og placering af udstyret. Antal og placering fremgår af **bilag 7**, der ajourføres ved ændring i aftalen. XX stiller det angivne udstyr til rådighed uden beregning og betaler for teknisk installation af udstyret.

Stk. 2. DSB's billetautomater - bortset fra ROSA-automater - kan udstede billetter til indenamtsrejser. DSB afholder udgiften til opstilling af de nævnte billetautomater. XX leverer de oplysninger om takster mv., der er nødvendige for udstedelse af indenamts billetter i automaterne. Elektronisk overførsel af disse oplysninger sker efter den protokol, der er angivet i **bilag 8**.

Stk. 3. DSB har ansvaret for, at XX's klippekort kan valideres på stationerne. Hvis XX anvender plastikkort, stiller XX valideringsudstyr til rådighed for DSB uden beregning.

Stk. 4. Hvis XX anvender fortrykte billetter eller kort, stiller XX en beholdning til rådighed for DSB. Opbevaringen skal ske efter XX's forskrifter.

§13. DSB stiller salgsudstyr og -materiale til rådighed til udstedelse af billetter og kort til fleramtsrejser. Parterne aftaler antal og placering af udstyret. Antal og placering fremgår af **bilag 9**, der ajourføres ved ændring i aftalen. DSB stiller det angivne udstyr til rådighed uden beregning og betaler for teknisk installation af udstyret.

Stk. 2. XX har ansvaret for, at DSB's klippekort kan valideres i busserne. Hvis XX ikke anvender klippekort af samme type som DSB, stiller DSB det nødvendige udstyr til rådighed for XX uden beregning.

Stk. 3. De hidtil aftalte betingelser for det fysiske salgsudstyr hos privatbanerne til udstedelse af DSB's billetter og kort fortsætter uændret. Ændringer aftales mellem DSB, XX og den pågældende privatbane.

§14. De nærmere betingelser med hensyn til ansvar mv. for det salgsudstyr, der er stillet til rådighed af den anden part, er anført i **bilag 10** (XX's udstyr) og **bilag 11** (DSB's udstyr).

§15. Udvikling af salgsorganisation, salgsmedier og billettyper (papir og elektronisk) skal indgå i det videre arbejde for at sikre, at kunderne oplever en høj tilgængelighed. Ændringer i den ene parts salgsorganisation, som har væsentlig betydning for den anden parts salgsorganisation, skal drøftes mellem parterne. Parternes nuværende salgsorganisation er beskrevet i **bilag 12** (XX's salgsorganisation) og **bilag 13** (DSB's salgsorganisation).

§16. DSB modtager en provision på 5 pct. for salg af XX's billetter og kort.

Stk. 2. XX fratrækker 5 pct. i betalingen til DSB for indenamts togrejser.

Stk. 3. DSB modtager ikke provision for sin betaling til XX for tilslutningsbusser i omstigningsområder.

Stk. 4. XX modtager en provision på 5 pct. for salg af DSB's billetter og kort.

Stk. 5. DSB modtager 5 pct. af TOG+ tillægget.

§17. XX udfører billetkontrol i busserne. DSB udfører billetkontrol i DSB's tog.

REJSEREGLER

§18. Togrejser på XX's billetter og kort sker efter XX's takst- og billetbestemmelser, og for øvrige rejseregler gælder DSB's personbefordringsreglement. Busrejser på DSB's billetter og kort sker efter DSB's takst- og billetbestemmelser, og øvrige rejseregler fastsættes af XX. I øvrigt henvises der til de harmoniserede bestemmelser i **bilag 14**.

UDDANNELSE OG VEJLEDNINGSMATERIALE

§19. DSB har ansvaret for at uddanne tog- og salgspersonale mv., og XX har ansvaret for at uddanne buschauffører og salgspersonale mv., i de spørgsmål, der vedrører takstsamarbejdet. Parterne stiller instruktører til rådighed for hinanden efter nærmere aftale.

Stk. 2. Parterne stiller vejledningsmateriale om takst- og billetbestemmelser mv. til rådighed for hinanden.

KOMMUNIKATION OG MARKEDSFØRING

§20. Parterne udfører kommunikation og markedsføring af takstsamarbejdet efter nærmere aftale. Parterne orienterer hinanden om kommunikations- og markedsføringsinitiativer, der har betydning for den anden part.

ØKONOMI OG PASSAGERUNDERSØGELSER

§21. Opgørelsen af betalingen mellem parterne, tælleomfang og -metode foretages efter retningslinjerne i "Modeller til beregning af indtægtstab og fordeling af indtægter". Modellens fulde tekst er tilgængelig for begge parter. Ændringer i retningslinjerne kan kun ske efter aftale mellem DSB og trafikskaberne under ét. Modellerne er kort beskrevet i **bilag 15**.

§22. DSB og trafikskaberne udfører i fællesskab passagerundersøgelserne, medmindre andet aftales. Tidspunkt, omfang og tilrettelæggelse aftales mellem DSB og trafikskaberne.

Stk. 2. DSB hhv. trafikskaberne under ét afholder 50 pct. af udgifterne til de passagerundersøgelser, der er nævnt i stk. 1. Anvendelse af XX's og DSB's eget personale og personale hos trafikskabets entreprenører indgår ikke i opgørelsen af udgifterne. Fordelingen mellem trafikskaberne aftales mellem disse indbyrdes.

§23. For indenamts togrejser modtager DSB betaling efter XX's takster. For rene togrejser modtager DSB den fulde passagerbetaling. For kombinerede bus-tog rejser modtager DSB og XX den samme betaling pr transporteret zone, og betalingen for omstigningszonen deles med 50 pct. til hver af parterne.

Stk. 2. Indtægtstabet ved indførelsen af takstsamarbejdet for de nuværende indenamts omstigere mellem Bus & Tog deles ligeligt mellem parterne. Lighedelingen sker ved at beregne et nettobeløb fra DSB til XX for de nuværende omstigere, der rejser i én zone med bus. Beløbet indgår i de fremtidige, årlige opgørelser.

§24. For busrejser på DSB-billetter og -kort modtager XX et beløb, der modsvarer bortfaldet af indtægter fra omstigere til togrejser i flere amter opgjort ved passagerundersøgelsen i foråret 1997.

Stk. 2. For nye omstigere (=samlet antal omstigere - antal omstigere efter stk. 1) modtager XX et beløb pr omstiger på 66 pct. af beløbet i stk. 1 divideret med antal omstigere omfattet af stk. 1.

Stk. 3. For busrejser, der ikke foregår i forbindelse med en togrejse, på DSB's periodekort modtager XX 1/40 af prisen på XX's periodekort til den pågældende rejse. For busrejser mellem omstigningsområder på DSB's kontantbilletter og klippekort mv, jf §4, modtager XX prisen for den relevante billet- eller korttype til den pågældende rejse i XX's takstsystem.

Stk. 4. Beløbene i stk. 1 og 2 og beløbet i §23, stk. 2, opgøres på grundlag af XX's takster den 28. september 1997. Beløbene reguleres på grundlag af udviklingen i amternes priser og lønninger, som opgøres af Amtsrådsforeningen. Første regulering sker med virkning for 1999 på grundlag af pris- og lønudviklingen fra 1998 til 1999.

§25. For de "tilbringer-relationer", der er nævnt i bilag 3, modtager XX DSB's betaling i overensstemmelse med retningslinjerne i bilag 3. Hvis busrejsen foregår hos flere trafikselskaber, fordeler XX betalingen.

§26. Der ydes ikke betaling for passagerer, der rejser uden gyldig billet eller kort.

Stk. 2. Kontrolafgift for rejse uden gyldig billet eller kort til falder den part, der har udstedt kontrolafgiften.

BUDGET

§27. Senest den 1. april sender XX et budgetsøn for betalingen efter §23 for det kommende kalenderår. Forudsætninger om udvikling i takster og rejsetal anføres i budgettet. Budgettet sendes til DSB.

Stk. 2. Senest den 1. april sender DSB et budgetskøn for betalingen efter §§24 og 25 for det kommende kalenderår. Forudsætninger om udvikling i takster og rejsetal anføres i budgettet. Budgettet sendes til XX.

Stk. 3. Senest én måned efter modtagelsen af resultatet af en passagerundersøgelse/-tælling foretager hver af parterne en beregning af konsekvenserne for betalingen efter §23 hhv. §24. Resultatet heraf sendes til den anden part.

Stk. 4. For perioderne 28. september - 31. december 1997 og 1998 sender parterne et budgetskøn, jf. stk. 1 og 2, til hinanden senest den 1. august 1997 eller snarest derefter.

AFREGNING OG BETALING

§28. DSB sender til XX senest den 7. bankdag i måneden et regnskab over den foregående måneds salg af XX's billetter og kort. DSB indbetaler senest den 15. bankdag i måneden det skyldige beløb til XX.

Stk. 2. XX indbetaler til DSB senest den 15. bankdag i måneden acontobetalingen for den foregående måneds indenamts togrejser, jf. § 23.

Stk. 3. XX sender til DSB senest den 7. bankdag i måneden et regnskab over den foregående måneds salg af DSB's billetter og kort. XX indbetaler senest den 15. bankdag i måneden det skyldige beløb til DSB.

Stk. 4. DSB indbetaler til XX senest den 15. bankdag i måneden acontobetaling for den foregående måneds betaling for busrejser, bortset fra TOG+, på DSB's billetter og kort, jf. §24.

Stk. 5. DSB sender til XX senest den 15. bankdag i den anden måned efter salgsmåneden et regnskab over XX's andel af salget af TOG+-billetter og -kort til/fra XX's område, jf bilag 3. DSB indbetaler senest den 15. bankdag i den anden måned efter salgsmåneden det skyldige beløb til XX.

Stk. 6. Acontobetalingerne kan ændres, når parterne er enige om det.

§29. Foreløbig opgørelse for året foretages inden afslutning af årets regnskab på grundlag af det bedst mulige skøn på opgørelsestidspunktet. Differencerne i forhold til acontobetalingerne i henhold til §23 og §24, stk. 3, udlignes senest den 1. marts i det efterfølgende år. Udligning af differencerne i forhold til acontobetalingen i henhold til §24, stk. 1 og 2, foretages i forbindelse med den endelige opgørelse af årets resultat.

Stk. 2. Endelig opgørelse af årets resultat foretages så snart som muligt i det følgende regnskabsår. Differencerne udlignes senest ved udløbet af kalendermåneden efter den måned, hvori den endelige opgørelse foreligger.

§30. Krav til afregning, regnskabsbilag og regnskabsinstrukser er beskrevet i **bilag 16**.

STATISTIK

§31. Parterne udarbejder relevant statistik over omsætningen for indenamtsrejser og for fleramtsrejser fra og med oktober 1997. Til sammenligningsformål udarbejdes også i muligt omfang statistik for perioden oktober 1996-september 1997. Statistikken udveksles mellem parterne. Statistikkens omfang og udformning aftales mellem parterne.

REVISION

§32. Den foreløbige og endelige opgørelse af årets resultat, jf §29, revideres af parternes revisorer. Den ene part har herudover mulighed for med egen revisor at revidere relevant regnskabsmateriale hos den anden part. En sådan revision skal aftales på forhånd. Revisionen omfatter kun forhold, der er omfattet af denne aftale, og revisoren må ikke viderebringe oplysninger om andre forhold.

SAMARBEJDSFORUM

§33. Parterne nedsætter en gruppe, som kan varetage den løbende kontakt mellem parterne i aktuelle spørgsmål, bl.a. økonomi, tællinger, afregning, uddannelse og markedsføring. I amter, hvor der ikke er oprettet et trafikselskab, optages der kommunale repræsentanter i gruppen.

IKRAFTTRÆDEN; OVERGANGSBESTEMMELSER; OPSIGELSE

§34. Aftalen træder ikraft den 28. september 1997.

Stk. 2. Tidspunktet og betingelserne for påbegyndelse af XX's salg af DSB-billetter og kort på eget salgsudstyr, jf. §11, stk. 3, aftales mellem XX og DSB.

§35. Aftalen kan af hver part opsiges med 6 måneders varsel til udløb den tredje søndag i januar. Aftalen kan tidligst opsiges til udløb den tredje søndag i januar 2000.

§36. Alle aftaler mellem parterne om takster, billettering, salg og provision, som ligger forud for denne aftale (f.eks. tarif 11-aftaler), anses for opsagt pr denne aftales ikrafttrædelsesdato, medmindre andet aftales.

GENFORHANDLING, UENIGHED

§37. Hver af parterne kan kræve genforhandling af aftalen, hvis der sker en ændring af forudsætningerne for aftalens indgåelse, som har væsentlig betydning for parterne i økonomisk, praktisk eller teknisk henseende.

Stk. 2. Hvis der kan sandsynliggøres en skævhed i passagerundersøgelserne, som i væsentlig grad påvirker fordelingen af indtægterne mellem parterne, er parterne forpligtet til at optage forhandling med henblik på at korrigere skævheden.

Stk. 3. Hvis trafikskabernes og DSB's samlede indtægter fra indenamtsrejser er større i 1998 end i 1997, korrigeret for virkningerne af Regeringsaftalen af 6. juni 1997 om takstnedsættelser, og trafikskabernes eller DSB's indtægter samtidig er væsentligt mindre i 1998 end i 1997, er trafikskaberne og DSB forpligtet til at optage forhandling med henblik på at foretage en udligning.

§38. I forbindelse med bus-tog samarbejdet er der nedsat en styregruppe med repræsentanter for DSB, Amtsrådsforeningen og trafikskaberne. Uenighed om fortolkningen af denne aftale forelægges for styregruppen. Resultatet af styregruppens behandling forelægges for parterne. Hvis der ikke herefter opnås enighed, optages der forhandling om sagen mellem de politisk ansvarlige for parterne.

§39. Uoverensstemmelser om aftalens forståelse og om forudsætningerne for aftalen kan af hver af parterne indbringes for en voldgiftsret, der består af tre medlemmer. Formanden udpeges af præsidenten for Højesteret, medens hver af parterne udpeger et medlem. Voldgiftsrettens afgørelse er endelig.

Stk. 2. Voldgiftsmændene skal udpeges og anmeldes til formanden senest 14 dage efter, at denne er udpeget. Foreligger en sådan anmeldelse ikke, vælger formanden voldgiftsmanden. Voldgiftsretten betragtes som nedsat, når samtlige voldgiftsmænd er udpeget.

Stk. 3. Voldgiftsretten fastlægger selv proceduren for behandling af den enkelte sag. Sagen skal dog optages til kendelse senest 10 uger efter rettens nedsættelse.

Stk. 4. Formanden er berettiget til at indhente fornøden sagkyndig vurdering. Omkostninger i forbindelse med sagens behandling, herunder honorarer, fastsat af formanden, samt parternes sagsomkostninger, fordeles mellem parterne efter rettens bestemmelse.

For DSB

For XX

..... /.....

...../.....

Bilagsliste til standardaftale

- Bilag 1** Billetter og kort, som er undtaget fra aftalen (indenamts-)
XX:
DSB:
- Bilag 2** Billetter og kort, som er undtaget fra aftalen (fleramts-)
XX: (billetter og kort til fleramtsrejser med bus, som ikke gælder
til fleramtsrejser med tog)
DSB:
- Bilag 3** "Tilbringer-relationer" for TOG+, jf. §6, hvor omstigning til tog
sker i XX's område. Principper for endelig indførelse af
TOG+.
- Bilag 4** XX's takster. I bilaget anføres også vedtagne eller foreslåede
takstændringer
- Bilag 5** DSB's takster der er relevante for XX.
- Bilag 6** XX's område inddelt i zoner, zonegrupper og DSB-områder.
- Bilag 7** Oversigt over udstyr som XX stiller til rådighed for DSB.
- Bilag 8** Protokol for elektronisk overførsel af data til/fra REBAUT.
- Bilag 9** Oversigt over udstyr som DSB stiller til rådighed for XX
- Bilag 10** Betingelser m.h.t. ansvar m.v. for XX's udstyr.
- Bilag 11** Betingelser m.h.t. ansvar m.v. for DSB's udstyr.
- Bilag 12** XX's salgsorganisation.
- Bilag 13** DSB's salgsorganisation.
- Bilag 14** Harmoniserede rejseregler.
- Bilag 15** Modeller til beregning af økonomi.
- Bilag 16** Krav til afregning, acountobetaling og endelig betaling.

Oversigt over bilagsudarbejdelse

Bilag	Udarbejdes af
1	XX og DSB (DSB-del vedlagt) *
2	XX og DSB (DSB-del vedlagt) *
3	DSB /forhandles lokalt (Vedlagt. Konkrete relationer og priser aftales)
4	XX (Afventer)
5	DSB (Afventer)
6	XX/ forhandles lokalt (Udkast vedlagt)
7	XX/ forhandles lokalt (Udkast vedlagt)
8	DSB (Vedlagt)
9	DSB/ forhandles lokalt (Udkast vedlagt)
10	XX *
11	DSB (Vedlagt)
12	XX *
13	DSB (Vedlagt)
14	Bus & Tog (Vedlagt)
15	Cowi (Vedlagt)
16	DSB/forhandles lokalt (Vedlagt)

* Udsendes med dagsorden til lokalforhandling (af XX)

Bilag 8 - Appendiks 8 Kompensationsmodel for operatøren ved amters takstændringer

Regel En operatør kompenseres/skal tilbagebetale til Trafikministeriet, hvis forholdet mellem de gennemsnitlige takster for et amts standardbilletter i år n og de gennemsnitlige takster for amtets standardbilletter i år n-1 afviger fra forholdet mellem nettoprisindekset i år n og nettoprisindekset i år n-1. Takstindeks opgøres ud fra taksterne pr. 1. juli, hvorimod nettoprisindeks opgøres på helårsbasis. Basis for opgørelsen af amternes takstindeks er 1. juli 2001 (indeks=100). Der kompenseres/tilbagebetales med 70% af det ekstraordinære indtægtstab/gevinst. Beregningen ser således ud:

Kompensationsbeløbet/Tilbagebetalingsbeløbet for år 200n =
(Takstindeks_{200n} – Forhold i Nettoprisindeks_{200n/200n-1})* (0,70) *
Billetindtægt_{200n}

Forskelsværdi_{200n} = Takstindeks_{200n} – Forhold i Nettoprisindeks_{200n/200n-1}

Der kan også være forskelle mellem takstindeks og forholdet mellem nettoprisindeks i årene forud. Derfor skal disse år indbygges i modellen.

Akkumuleret Forskel_{200n→2001} = (Forskel_{200n} + Forskel_{200n-1} + Forskel_{200n-2} +.....)

Der kompenseres/tilbagebetales kun, hvis den akkumulerede forskelsværdi er større end 0,002 (alternativt mindre end -0,002).

Kompensationsbeløbet/Tilbagebetalingsbeløbet for år 200n =
(Forskel_{200n} + Forskel_{200n-1} + Forskel_{200n-2} +.....) * (0,70) * Billetindtægt_{200n}

Følgende amter laves der compensation/tilbagebetaling i forhold til:

- Sønderjyllands Amt
- Ribe
- Ringkøbing
- Viborg
- Århus

Der beregnes et takstindeks for hver af de ovenstående amter. Compensation/tilbagebetaling opgøres for den enkelte operatør i forhold til hvert af de amter, som operatøren betjener. Billetindtægten er lig med operatørens samlede billetindtægt i ét amt opgjort efter reglerne i Bus & Tog samarbejdsaftalen for det pågældende amt.

Rejse- Hjemler

Følgende rejsehjemler indgår i beregningen af takstindeks for de enkelte amter

- Voksenbilletter (VB)
- Børnebilletter (BB)
- Voksen klippekort (VK)
- Børne klippekort (BK)
- Voksen månedskort (VM)
- Børne månedskort (BM)

Total = totalt antal solgte rejser på standardbilletter/kort det aktuelle år af amtsbilletter
 Antal = antal rejser med den pågældende rejsehjemmeltype og zonelængde
 (billetter indgår med vægten 1, 10-turskort indgår med vægten 10, månedskort indgår med vægten 44)

i = antal zoner

m = total antal zoner

$$\begin{aligned}
 \text{Formel} \quad \text{Gen.Takst pr. zone}_{200n} = & \left(\sum_{i=1}^{12} \frac{\text{Pris pr. tur (VBi}_{200n}) * \text{Antal (VBi}_{200n})}{i} + \right. \\
 & \sum_{i=1}^{12} \frac{\text{Pris pr. tur (BBi}_{200n}) * \text{Antal (BBi}_{200n})}{i} + \sum_{i=1}^{12} \frac{\text{Pris pr. tur (VKi}_{200n}) * \text{Antal (VKi}_{200n})}{i} \\
 & + \sum_{i=1}^{12} \frac{\text{Pris pr. tur (BK}_{200n}) * \text{Antal (BK}_{200n})}{i} + \sum_{i=1}^{12} \frac{\text{Pris pr. tur (VMi}_{200n}) * \text{Antal (VMi}_{200n})}{i} \\
 & \left. + \sum_{i=1}^{12} \frac{\text{Pris pr. tur (VMi}_{200n}) * \text{Antal (VMi}_{200n})}{i} \right) / \text{Total}
 \end{aligned}$$

$$\text{Takstindeks}_{200n} = \text{Gen.Takst pr. zone}_{200n} / \text{Gen.Takst pr. zone}_{200n-1}$$

Data Århus-, Viborg- og Ringkøbing amter

- Salgsdata fra Scanpoint systemet
- Salgsdata fra månedskort salg

Ribe- og Sønderjyllands amter

- Data fra Bus & Tog analyserne med fordeling på rejsehjemler og rejselængder.
- Sønderjyllands amt forventes fra efteråret 2001 at kunne levere data fra et elektronisk billetsystem

Bilag 8 - Appendiks 9

Kompensationsmodellen for takstændringer under operatørkompetence

En operatør kompenseres/skal tilbagebetale til Trafikministeriet, hvis Trafikministeriet har afslået operatørens indstilling om takstregulering, og Trafikministeriet har fastlagt et takstniveau (standard operatørbilletter) som betyder, at stigningen i taksterne afviger fra den af Finansministeriet (til Finanslovsforslaget for det pågældende år) skønnede stigning i nettoprisindekset, inklusive Finansministeriets skøn til niveauekorrektion for prisindekset i det indeværende år, jf. den i hovedkontrakten angivne prisregulering af vederlaget. Der kompenseres/tilbagebetales med 70% af indtægtstab/ekstraordinære indtægter.

Den af Finansministeriet i forbindelse med Forslaget til Finanslov for år n udmeldte stigningstakt i nettoprisindekset for år n inklusive niveauekorrektionen i nettoprisindekset for år n-1 benævnes i det følgende ΔNP_n .

Beregningen ser således ud:

Ekstra kompensationsbeløb (respektivt tilbagebetalingsbeløb) for år 200n =
 $(\text{Takstindeks}_{200n}/\text{Takstindeks}_{200n-1} - (1+\Delta NP_n)/1) * (0,70) * \text{Billetindtægt}_{200n}$

Forskelsværdi_{200n} =
 $(\text{Takstindeks}_{200n}/\text{Takstindeks}_{200n-1} - (1+\Delta NP_n)/1)$

Der foretages dernæst en akkumulering af disse effekter fra 2001 og frem til det pågældende år:

Akkumuleret Forskel_{200n→2001} = (Forskel_{200n} + Forskel_{200n-1} + Forskel_{200n-2} +.....)

Der kompenseres/tilbagebetales kun, hvis den akkumulerede forskelsværdi er større end 0,002 (alternativt mindre end -0,002).

Samlet kompensationsbeløb (netto) for år 200n =
 $(\text{Forskel}_{200n} + \text{Forskel}_{200n-1} + \text{Forskel}_{200n-2} + \dots) * (0,70) * \text{Billetindtægt}_{200n}$

Billetindtægten er lig med operatørens samlede billetindtægt med hensyn til operatørbilletter.

Rejse- Hjemler

Følgende rejsehjemler indgår i beregningen af takstindeks:

- Voksenbilletter (VB)
- Børnebilletter (BB)
- Voksen klippekort (VK)
- Børne klippekort (BK)
- Voksen månedskort (VM)
- Børne månedskort (BM)

Total = totalt antal solgte rejser på standardbilletter/kort det aktuelle år

Antal = antal rejser med den pågældende rejsehjemmeltype og zonelængde

(billetter indgår med vægten 1, 10-turskort indgår med vægten 10, månedskort indgår med vægten 44)

i = antal zoner

m = total antal zoner

Formel **Gen.Takst pr. zone_{200n}** =
$$\left(\sum_{i=1}^m \frac{\text{Pris pr. tur (VB}_{i_{200n}}) * \text{Antal (VB}_{i_{200n}})}{i} + \sum_{i=1}^m \frac{\text{Pris pr. tur (BB}_{i_{200n}}) * \text{Antal (BB}_{i_{200n}})}{i} + \sum_{i=1}^m \frac{\text{Pris pr. tur (VK}_{i_{200n}}) * \text{Antal (VK}_{i_{200n}})}{i} + \sum_{i=1}^m \frac{\text{Pris pr. tur (BK}_{i_{200n}}) * \text{Antal (BK}_{i_{200n}})}{i} + \sum_{i=1}^m \frac{\text{Pris pr. tur (VM}_{i_{200n}}) * \text{Antal (VM}_{i_{200n}})}{i} \right) / \text{Total}$$

Takstindeks_{200n} = **Gen.Takst pr. zone_{200n}** / **Gen.Takst pr. zone_{200n-1}**

Data Samtlige rejsedata hentes fra salgsdata (ROSA eller operatørens egne registreringer)

Bilag 8 - Appendiks 10

Kompensationsmodellen for takstændringer under den kombinerede kompetence

En operatør kompenseres/skal tilbagebetale til Trafikministeriet, hvis Trafikministeriet har afslået operatørernes indstilling om takstregulering, og Trafikministeriet har fastlagt et takstniveau (standard operatørbilletter) som betyder, at stigningen i taksterne afviger fra den af Finansministeriet (til Finanslovsforslaget for det pågældende år) skønnede stigning i nettoprisindekset, inklusive Finansministeriets skøn til niveauekorrektion for prisindekset i det indeværende år, jf. den i hovedkontrakten angivne prisregulering af vederlaget. Der kompenseres/tilbagebetales med 70% af indtægtstab/ekstraordinære indtægter.

Den af Finansministeriet i forbindelse med Forslaget til Finanslov for år n udmeldte stigningstakt i nettoprisindekset for år n inklusive niveauekorrektionen i nettoprisindekset for år n-1 benævnes i det følgende ΔNP_n .

Beregningen ser således ud:

Ekstra kompensationsbeløb (respektivt tilbagebetalingsbeløb) for år 200n =
 $(\text{Takstindeks}_{200n} / \text{Takstindeks}_{200n-1} - (1 + \Delta NP_n) / 1) * (0,70) * \text{Billetindtægt}_{200n}$

Forskelsværdi_{200n} =
 $(\text{Takstindeks}_{200n} / \text{Takstindeks}_{200n-1} - (1 + \Delta NP_n) / 1)$

Der foretages dernæst en akkumulering af disse effekter fra 2001 og frem til det pågældende år:

Akkumuleret Forskel_{200n→2001} = (Forskel_{200n} + Forskel_{200n-1} + Forskel_{200n-2} +.....)

Der kompenseres/tilbagebetales kun, hvis den akkumulerede forskelsværdi er større end 0,002 (alternativt mindre end -0,002).

Samlet kompensationsbeløb (netto) for år 200n =
 $(\text{Forskel}_{200n} + \text{Forskel}_{200n-1} + \text{Forskel}_{200n-2} + \dots) * (0,70) * \text{Billetindtægt}_{200n}$

Billetindtægten er lig med operatørens samlede billetindtægt med hensyn til operatørbilletter.

Rejse- Hjemler

Følgende rejsehjemler indgår i beregningen af takstindeks:

- Voksenbilletter (VB)
- Børnebilletter (BB)
- Voksen klippekort (VK)
- Børne klippekort (BK)
- Voksen månedskort (VM)
- Børne månedskort (BM)

Total = totalt antal solgte rejser på standardbilletter/kort det aktuelle år

Antal = antal rejser med den pågældende rejsehjemmeltype og zonelængde

(billetter indgår med vægten 1, 10-turskort indgår med vægten 10, månedskort indgår med vægten 44)

i = antal zoner

m = total antal zoner

Formel **Gen.Takst pr. zone_{200n}** =
$$\left(\sum_{i=1}^m \frac{\text{Pris pr. tur (VBi}_{200n}) * \text{Antal (VBi}_{200n})}{i} + \sum_{i=1}^m \frac{\text{Pris pr. tur (BBi}_{200n}) * \text{Antal (BBi}_{200n})}{i} + \sum_{i=1}^m \frac{\text{Pris pr. tur (VKi}_{200n}) * \text{Antal (VKi}_{200n})}{i} + \sum_{i=1}^m \frac{\text{Pris pr. tur (BKi}_{200n}) * \text{Antal (BKi}_{200n})}{i} + \sum_{i=1}^m \frac{\text{Pris pr. tur (VMi}_{200n}) * \text{Antal (VMi}_{200n})}{i} \right) / \text{Total}$$

Takstindeks_{200n} = **Gen.Takst pr. zone_{200n}** / **Gen.Takst pr. zone_{200n-1}**

Data Samtlige rejsedata hentes fra ROSA. Software til indtægtsdelingen mellem operatører vil skulle udvikles.

Bilag 8 - Appendiks 11
Rejseplanen – Prispolitikken

Modtaget fra Amtsrådsforeningen 26.4.2001

Bidrag til rejseplanen beregnes på baggrund af passagerindtægter år 3 bagud.

$$\text{Trafikselskab x's bidrag} = \frac{\text{Trafikselskab x's passagerindtægter år 3 bagud}}{\text{Samlede passagerindtægter år 3 bagud}} * \text{Samlede udgifter}$$

Eksempel: DSB's bidrag i 2002

$$\text{DSB's bidrag i 2002} = \frac{3152 \text{ mill. kr.}}{5672,8 \text{ mill. kr.}} * 10,8 \text{ mill. kr.}$$

$$\text{DSB's bidrag i 2002} = 6 \text{ mill. kr.}$$

Bilag 8 - Appendiks 12

Operatørens adgang til ROSA systemet

1. ROSA salgsudstyr (terminaler)

Operatøren får mulighed for at anvende ROSA salgsudstyr (terminaler) til salg af egne billetter, til salg af kombinerede billetter og i nødvendigt omfang til salg af DSB billetter inkl. pladsbestilling.

1.1. Hvilke komponenter indgår i en ROSA salgsterminal?

Salgsterminalen består af en standard PC (skærm, tastatur, mus og CPU) med tilhørende software og en billetprinter.

Styresystemet er Windows NT og salgssystemet ROSA køres via en egenudviklet klient (ROSA Plus), som kommunikerer med en UNIX server via TCP/IP. Kommunikationen foregår primært via DSB's datanet. På lokaliteter uden direkte forbindelse til DSB's datanet er der forbindelse via ISDN-forbindelse. Udover ROSA Plus klienten findes en standard Internet browser samt forskellige standardsoftware til administrativt brug (f.eks. MS Office, SAP DØKS).

Inden 01.01.2003 forventes ROSA Plus klienten at være udskiftet med en Internet-baseret klient.

1.2. Pris for leje inkl. drift, vedligehold og uddannelse

Operatøren betaler ikke leje af det udstyr, der i dag er på stationen. Det nuværende udstyr suppleres uden beregning ved nedslidning og lignende. Udstyr til flere arbejdspladser betales jf. beregning i Bilag 3.

Operatøren betaler alle lokale udgifter ved drift og vedligeholdelse af det udstyr, der er placeret på stationen.

Operatøren får uden beregning leveret blanketter til DSB's billetter samt kombinerede billetter til billetudprintning.

DSB vil stille krav til lokal regnskabsafklæggelse for salg af billetter til DSB og for kombinerede billetter.

Operatøren får leveret salgsinformationer uden beregning vedr. DSB's billetproduktioner, rejseregler osv.

Operatøren kan deltage i kurser for salgspersonale uden beregning.

1.3. Aftaler med leverandører

Der findes aftaler med leverandører vedr. specifikt udstyr uden applikationsprogrammel. Disse aftaler skal genforhandles, hvis de skal overgå til operatøren.

1.4. Sikring mod ændringer til ulempe for operatøren

Alle større ændringer til selve systemet vil være omfattet af en udviklingsplan. Da også operatørens eventuelle ønsker skal indgå i samme udviklingsplan, vil der altid være en

koordineret oversigt over kommende ændringer. Operatøren bør derfor også være tilgodeset gennem denne udviklingsplan.

1.5. Opfyldelse af operatørens ønske om ændringer

Operatøren får uden beregning sine billetsystemer gjort tilgængelige for salg i ROSA samt hos andre baner samt rejsebureauer i ind- og udland, så længe der er tale om funktionalitet, der ligger i umiddelbar forlængelse af nuværende system. Er der tale om funktionalitet, der afviger for nuværende funktionalitet, betaler Operatøren de udviklingsomkostninger, der er forbundet hermed.

DSB fakturerer eksterne som f.eks. Banestyrelsen for 720 kr. ekskl. moms pr. time.

Operatøren specificerer krav til nødvendige systemændringer, som foretages uden beregning. Operatøren overholder gældende frister for indprioritering af ændringsønsker.

Operatøren varetager selv test af egne systemændringer og data.

Operatøren overholder gældende tidsfrister for tilgængelighed af data via prisændringer og køreplansændringer.

Operatøren får uden beregning egne billetter eller rejseregler gjort tilgængelige i DSB's salgsinformationer.

Operatøren får uden beregning egne billetter eller rejseregler optaget i DSB's uddannelses-systemer og uddannelsesmateriale for salgspersonale og togpersonale.

2. Drift af systemerne

Operatøren betaler ikke transmissionsomkostninger til billetsalget op mod DSB's systemer for det betjente billetsalg på stationerne.

Operatøren betaler ikke til den centrale drift og udvikling af edb-systemer, der understøtter salget af DSB billetter og fælles billetter. Det drejer sig om alle centrale systemer. ROSA, Plads90 samt de systemer, disse kommunikerer med systemer hos andre baner og rejsebureauer i indland og udland. Det drejer sig også om servere, der styrer terminaler og automater. Har Operatøren udviklet egne systemer, som ændrer niveauet for driftsomkostninger, skal denne niveauændring betales.

Operatøren betaler ikke til den centrale drift og udvikling af afregnings- og statistiksystemer. DSB leverer relevante afregnings- og statistikdata opgjort i relevant detaljeringsgrad.

DSB er systemansvarlig for alle systemer, der er omfattet af ROSA komplekset.

Bilag 8 - Appendiks 13

Drift og vedligeholdelse af Almex M maskiner og Rebaut automater

Drift og vedligeholdelse af Almex M

På større stationer tømmes skuffe for afklip og et prøvekort kontrolafstemples dagligt. På mindre stationer lidt sjældnere afhængigt af størrelsen.

Der stilles om til sommer- og vintertid.

Der udskiftes farvebånd og pærer efter behov.

Fjernelse af fremmedlegemer.

Der er et kodesystem, som skal overholdes. Notat herom er vedlagt som Bilag 1.

Reparation eller udskiftning ved hærværk.

Der findes ingen manualer.

Drift og vedligeholdelse af Rebaut automaterne

DSB køber vedligeholdelse og reparation hos en række eksterne firmaer. Kontrakterne kan sandsynligvis overføres til operatøren.

Almindeligt serviceeftersyn inkl. forsyning med billetter og mønter, renholdelse for graffiti, fjernelse af fremmedlegemer samt egentlig reparation.

Tømning af automater, optælling af penge, udfærdigelse af regnskabsbilag samt aflevering af penge i bank

Reparation eller udskiftning ved hærværk

Der findes drifts- og brugervejledninger, som udleveres som en del af en lejeaftale.

Operatøren kan uden beregning modtage billetformularer fra DSB, hvis deres formularer anvendes.

Operatøren betaler selv alle driftsudgifter til strøm og telefon (2 abonnenter + samtaler pr. automat)

Kontantsalg i automater bliver afregnet via tømningpersonalet

Dankortsalg i automaterne bliver afregnet via banken

For salg af billetter på kreditkort skal operatøren være tilknyttet PBS. For at være tilkoblet PBS betales et gebyr årligt pr. automat. Af omsætningen af salget på kreditkort betaler lejer derudover også en vis %-del til PBS, som bliver trukket ved hver afregning.

Bilag 8 - Appendiks 14

Beregning af fordelingen af værnepligtige ved Forsvaret og Beredskabsstyrelsen

Forsvarsministeriets ordning

Omregnet til årsværk var der i 1998 8.041 frikort

Betalingen på landsplan udgjorde i 1998 3.695,40 kr. pr. kort. Denne pris reguleres årligt i overensstemmelse med de af Folketingets finansudvalg godkendte ændringer af DSB's billetpriser. I dagens praksis anvendes nettoprisindekset som reguleringsindeks.

Baseret på en forventning om antal udstedte frikort det kommende år og betalingen for frikort udbetaler Forsvarsministeriet et forskud til operatøren.

Dertil udbetales et rammebeløb på ca. 45 mio. kr. (2000) som compensation for underskuddet på ovennævnte frikort. Betalingen reguleres årligt med Nettoprisindekset.

Fordelingen af forskuddet, samt rammebeløbet, mellem de tre operatører sker som et gennemsnit af fordelingsprocenter baseret på:

- Antal værnepligtige i tilknytning til de enkelte strækninger
- Operatørens andel af det samlede antal togkm

Procentfordeling	Operatør af Sydpakken	Operatør af Nordpakken	DSB
Togkm.	8,2	6,8	85,0
Værnepligtige	9,4	18,9	71,77
Gennemsnit	8,8	12,8	78,4

Beregningen af fordelingen af værnepligtige fremgår senere i dette appendiks.

For operatøren af Nordpakken bliver forskuddet 12,8 % af det samlede forskudsbeløb. For operatøren af Sydpakken bliver forskuddet 8,8 % af det samlede forskudsbeløb.

I løbet af året udføres en spørgeskemaundersøgelse af mindst 1000 værnepligtige, hvor deres anvendelse af frikortet belyses. På basis af denne undersøgelse fordeles tilskuddet fra Forsvarsministeriet inklusiv rammebeløbet. Operatørerne fordeler betalingen af undersøgelsen med den samme procentfordeling som for forskudsbeløbet.

Ændres den procentmæssige fordeling af togkm. mellem operatørerne, justeres fordelingen af forskudsbeløb og rammebeløb tilsvarende. Ændres antallet af værnepligtige på de enkelte kaserner sker ligeledes en justering af fordelingen af forskudsbeløb og rammebeløb. I begge tilfælde anvendes ovenstående princip for beregning af gennemsnitsprocentfordeling. Fordelingen for et år tager udgangspunkt i togkm. og fordelingen af værnepligtige 1. juli året før.

DSB's frikort til værnepligtige finansieres i dag af Forsvarsministeriet. Denne ordning forventes genforhandlet inden 1.1.2003. Hvis genforhandlingen ændrer de økonomiske

rammer eller kravene til serviceniveauet, vil operatøren blive kompenseret for evt. øgede udgifter af Trafikministeriet samt skulle afregne evt. øgede indtægter til Trafikministeriet.

Værnepligtige ved Forsvaret

Da Holstebro er en Fællesstation fordeles antallet af værnepligtige her ligeligt mellem begge operatører.

	Antal	Syd	Nord	DSB
	Værnepligtige	Operatør	Operatør	
Skive	690		690	
Holstebro	710			355 355
Varde	520	520		
Fredericia	300			300
Haderslev	se ovenfor			
Aalborg	370			370
Almegård	0			0
Høvelte	1000			1000
Sjælsmark	580			580
Farum	0			0
Antvorskov	900			900
Vordingborg	475			475
TOTAL	5545	520	1045	3980
Procent	100%	9,38%	18,85%	71,77%

Beredskabsstyrelsens og Indenrigsministeriets ordning for værnepligtige ved Civilforsvaret og militærnægtere

Betalingen på landsplan har for år 2000 beløbet sig til kr. 4.072.969.

Fordelingen af tilskuddet mellem de tre operatører sker med udgangspunkt i en fordelingsprocent baseret på:

- Antal værnepligtige i tilknytning til de enkelte strækninger
- Operatørens andel af det samlede antal togkm

Procentfordeling	Sydoperatør	Nordoperatør	DSB
Togkm	8,2	6,8	85,0
Værnepligtige	8,3	16,7	75,0
Gennemsnit	8,3	11,7	80,0

Beregningen af fordelingen af værnepligtige fremgår af nedenstående.

Fordelingen af militærnægtere regnes for proportionalt med fordelingen af togkm.

For operatøren af Nordpakken bliver tilskuddet 11,7 % af det samlede forskudsbeløb. For operatøren af Sydpakken bliver tilskuddet 8,3 % af det samlede forskudsbeløb.

Ændres den procentmæssige fordeling af togkm. mellem operatørerne, justeres fordelingen af tilskuddet tilsvarende. Ændres antallet af værnepligtige på de enkelte kaserner, sker ligeledes en justering af fordelingen af forskudsbeløb og rammebeløb. I begge tilfælde anvendes ovenstående princip for beregning af gennemsnitsprocentfordeling. Fordelingen for et år tager udgangspunkt i togkm. og fordelingen af værnepligtige 1. juli året før.

Værnepligtige ved Beredskabsstyrelsen

40 3-månedsværnepligtige indkaldes 4 gange om året

22 6-månedsværnepligtige indkaldes 4 gange om året

Det giver et normalt antal på 84 værnepligtige pr kaserne

Da Herning er en Fællesstation , fordeles antallet af værnepligtige her ligeligt mellem begge operatører.

	Antal	Syd	Nord	DSB
	Værnepligtige Operatør		Operatør	
Thisted	84		84	
Haderslev	84			84
Herning	84	42	0	42
Næstved	84			84
Hillerød	84			84
Allinge	84			84
	504	42	84	378
	100%	8,33%	16,67%	75,00%

Bilag 8 - Appendiks 15

Beregning af andel af Socialministeriets bloktilskud

DSB's rabat til ungdomsbilletter, pensionistbilletter og handicapordningen støttes i dag af et bloktilskud fra Socialministeriet. Denne ordning forventes genforhandlet inden 1.1.2003. Hvis genforhandlingen ændrer de økonomiske rammer eller kravene til serviceniveauet, vil operatøren blive kompenseret for evt. øgede udgifter af Trafikministeriet, samt skulle afregne evt. øgede indtægter til Trafikministeriet.

Bloktilskuddet udgør for 2001 110,7 mio. kr. og dækker befordring af handicappede, ungdomsrabat og pensionistrabat.

DSB har anslået fordelingen af indtægterne på basis af omsætningen i 2000 og minimumsrabatterne på henholdsvis 25% på normaldage og 50% på billigdage. Dette giver følgende fordeling på landsplan:

Der ydes ikke tilskud til operatørens udstedelse af ledsagerbilletter, da der for begge operatører er tale om et beløb på under 100.000 kr.

Baseret på beregningerne nedenfor modtager operatøren af Nordpakken 3,3% af Socialministeriets bloktilskud, og operatøren af Sydpakken modtager 2,7% af Socialministeriets bloktilskud.

Ovenstående fordeling af bloktilskuddet bliver endeligt og ukorrigeret, hvis ikke én af operatørerne (inkl. DSB) inden 1. marts det følgende år skriftligt har meddelt DSB, at de ønsker fordelingen korrigeret i forhold til de faktiske salgstal.

Den 1. marts det følgende år skal DSB meddele operatørerne, om der har været ønske om korrektion. I tilfælde af at korrektion ønskes, skal alle operatører inden 1. april sende DSB en opgørelse over omsætningen og ydet rabat på pensionistbilletter og ungdomsbilletter. Disse tal skal være ledsaget af en revisorpåtegning, der dokumenterer tallenes korrekthed. DSB foretager så en beregning af korrektionen ud fra fordelingsmodellen beskrevet nedenfor, men med brug af de faktiske salgstal for operatørernes billetsalg, samt kombinerede billetter. DSB skal meddele alle operatører beregningsresultatet senest 1. juni det efterfølgende år, og alle operatører skal betale eventuelle skyldige beløb senest 1. juli det efterfølgende år.

Operatøren kan anmode Trafikministeriet om tilladelse til at ændre forholdet mellem billigdage og normaldage. Ligeledes kan operatøren anmode Trafikministeriet om tilladelse til at ændre de respektive rabatprocenter. Trafikministeriet kan ligeledes anmode operatøren om at ændre på nævnte forhold. I dette tilfælde vil der skulle ske en nettoindtægtskompensation som omtalt i afsnittet derom.

Billettype	Omsætning (mio. kr.)	Ydet rabat (mio. kr.)	%
Ungdomsbillet, billigdag	40,8	40,8	
Ungdomsbillet, normal	87,7	29,2	
Ungdomsbillet i alt		70,0	44,11
65-billet, billigdag	66,9	66,9	
65-billet, normal	39,1	13,0	
65-billet i alt (1)		79,9	50,34
Ledsagerbillet	3,1	3,1	
Øvrige handicapudgifter		5,7	
		8,8	5,55
Samlede udgifter indenfor ordningen		ca. 158,7 mio. kr.	100,00

Fordelingen af tilskuddet fra Socialministeriet fordeles først efter procentnøglen givet ovenfor mellem de tre ordninger svarende til:

Ungdomsbilletter 44,11 %
65-billetter 50,34 %
Handicap 5,55 %

For ungdomsbilletter har DSB's beregninger vist følgende fordeling:

Operatør	Omsætning	%	44,11% deraf
Nordoperatør	4,9 mio. kr.	3,81	1,68%
Sydoperatør	4,4 mio. kr.	3,43	1,51%
DSB	119,2 mio. kr.	92,76	40,92%
TOTAL	128,5 mio. kr.	100,00	44,11%

Som tilskud til ydet rabat på ungdomsbilletter modtager operatøren af Nordpakken: 1,68% af Socialministeriets blokstilskud
operatøren af Sydpakken: 1,51% af Socialministeriets blokstilskud

For pensionistsbilletter har DSB's beregninger vist følgende fordeling:

Operatør	Omsætning	%	50,34% deraf
Nordoperatør	3,4 mio. kr.	3,21	1,62
Sydoperatør	2,5 mio. kr.	2,36	1,19
DSB	100,1 mio. kr.	94,43	47,55
TOTAL	106,0 mio. kr.	100,00	50,34

Som tilskud til ydet rabat på pensionistsbilletter modtager

operatøren af Nordpakken: 1,62% af Socialministeriets blokstilskud
operatøren af Sydpakken: 1,19% af Socialministeriets blokstilskud

	Nordoperatør	Sydoperatør
Ungdomsbilletter	1,68%	1,51%
Pensionistbilletter	1,62%	1,19%
Total	3,30%	2,70%

Bilag 8 - Appendiks 16
Lejepriser for udstyr

Til alle priser skal adderes moms og Trafikministeriets markup

Enhed	Årlig leje
Almex M	2.257 DKR
Rebaut automat	19.505 DKR
Rosa terminal	18.530 DKR

Bilag 8 – Appendiks 17

Oversigt over operatørens strækninger

Tønder-Bramming: Sydoperatøren
Bramming-Esbjerg: Sydoperatøren og DSB
Esbjerg-Skjern: Sydoperatøren
Skjern-Herning: Sydoperatøren
Herning-Skanderborg: Sydoperatøren
Skanderborg-Århus: Sydoperatøren og DSB

Skjern-Holstebro: Nordoperatøren
Holstebro-Struer: Nordoperatøren og DSB
Struer-Thisted: Nordoperatøren
Struer-Langå: Nordoperatøren
Langå-Århus: Nordoperatøren og DSB

Øvrige strækninger i Danmark eksklusiv privatbanerne regnes som rene DSB strækninger

En rejse fra en station kan have forskellig takstkompetence, afhængigt af hvor rejsen går til.
Eks:

Århus-Viby: Takstkompetence tilhører Århus Kommune
Århus-Skanderborg: Takstkompetencen tilhører Århus Amt
Århus-Herning: Takstkompetencen tilhører Sydoperatøren
Århus-Fredericia: Takstkompetencen tilhører DSB
Århus-Skive: Takstkompetencen tilhører Nordoperatøren
Århus-Holstebro (over Herning): Kombineret takstkompetence

Bilag 8 – Appendiks 18

Hovedprincipper vedrørende takstkompetencer

Takstkompetencen er entydigt fastlagt ud fra en rejsendes afrejse, ankomst og via station, idet der kan være tale om amtskompetence, operatørkompetence eller kompetence for kombinerede rejser. Operatøren vil ved salg af billetter og kort være underlagt en af de nævnte takstkompetencer. En grafisk oversigt over takstkompetencen for rejser mellem alle stationer i Jylland kan ses i datarummet.

Af de fire kriterier nedenfor, defineres takstkompetencen for en rejse af det opfyldte kriterium med det laveste nummer.

1. For rejser indenfor henholdsvis Silkeborg og Århus Kommuner anvendes den pågældende kommunes takstsystem og takster.
2. For rejser inden for et amt anvendes det pågældende amts takstsystem og takster.
3. For rejser på tværs af amtsgrænser; men indenfor operatørens strækninger, er der tale om operatørkompetence.
4. Hvis en rejse ikke opfylder ovenstående kriterier, er der tale om kombineret kompetence.

I dokumentet anvendes begrebet amtskompetence, både når takstkompetencen ligger på amtsniveau og på kommuneniveau.

I forbindelse med anvendelse af kriterium 3 er der brug for en klar definition af hvad der er operatørens strækninger. Dette findes i appendiks 17.

Begrebet fællesstrækninger anvendes senere for strækninger, hvor flere operatører har regelmæssig trafik. Stationer på fællesstrækninger regnes i forbindelse med definitionen af takstkompetencen for hørende til alle de operatører, der har regelmæssig trafik. En oversigt over hvilke operatører, der er aktive på hvilke fællesstrækninger, findes i appendiks 17.

Begrebet fællesstrækninger må ikke forveksles med begrebet fællesstationer, som er defineret i bilag 7.

Bilag 9 Tidsplan

Indholdsfortegnelse

1.	Indledning	1
2.	Forberedelsesperioden (1.januar 2002-5.januar 2003)	2

1. Indledning

Dette bilag indeholder i oversigtsform en tidsplan for forberedelsesperioden (2002).

Tidsplanen for 2002 er indikativ, men indeholder en række milepæle, der skal respekteres og er af afgørende betydning for den samlede overholdelse af tidsplanen.

Bilag 10 Forhold til Banestyrelsen

1. Indhold

Nærværende bilag udgøres af to Appendikser med tilhørende Appendiksbilag, som begge vedrører forhold til Banestyrelsen og ligeledes er udarbejdet af Banestyrelsen.

Appendiks 1 (Operatørkontrakt) med tilhørende Appendiksbilag vedrører tildeling af infrastrukturkapacitet.

Appendiks 2 (Lejeaftale) med tilhørende Appendiksbilag vedrører leje af komponenter til brug for etablering af mobile danske ATC-anlæg.

Bilag 10, appendiks 1

Mellem

Banestyrelsen
Pakhusvej 10
DK-2100 København Ø
(herefter kaldet Banestyrelsen)

og

.....
.....
.....
(herefter kaldet Operatøren)

er der dags dato indgået følgende

OPERATØRKONTRAKT

om samarbejdsrelationer, betingelser for benyttelse af infrastrukturen m.v. i perioden fra dentil den med henblik på trafik udført som offentlig service.

§ 1. Formål

Denne kontrakt fastlægger vilkårene for Operatørens benyttelse af den statslige jernbaneinfrastruktur samt definerer de ydelser som Banestyrelsen stiller til rådighed for Operatøren i forbindelse med driften af jernbaneinfrastrukturen. Kontrakten suppleres af tillæg, der er en del af aftalen og af underaftaler om specifikke emner.

Kontrakten indgås under henvisning til lov nr. 289 af 18. maj 1998 om jernbanevirksomhed m.v., som ændret ved lov nr. 124 af 27. februar 2001 henholdsvis kapitel 4 vedrørende udførelse af jernbanetrafik som offentlig service og § 9, stk. 5 vedrørende indgåelse af operatøraftale, samt § 9 i bekendtgørelse nr. 1186 af 15. december 2000 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler).

§ 2. Ydelser

2.1. Tildeling af kanaler

Operatøren tildeles kanaler til udførelse af jernbanevirksomhed udført som offentlig servicetrafik. Tildelingen sker årligt på baggrund af konkret ansøgning fra Operatøren og Banestyrelsen giver meddelelse om den tildelte kapacitet i en skrivelse, der optages som tillæg til denne kontrakt. Tildelingsprincipperne følger af bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler).

2.2. Benyttelse af de tildelte kanaler

For at bevare retten til de tildelte kanaler skal Operatøren benytte disse. Såfremt Operatøren helt eller delvist ophører med at anvende de tildelte kanaler er Operatøren forpligtet til straks at meddele Banestyrelsen dette. Af hensyn til optimal udnyttelse af kapaciteten, kan Banestyrelsen tilbagekalde den eller de kanaler, som ikke benyttes af Operatøren.

Såfremt Operatøren afbestiller de bestilte kanaler, af grunde ikke relateret til driftsmæssige forhold og uden samtidig bestilling af ny kanal, har Banestyrelsen ret til at tilbagekalde disse kanaler. Såfremt Operatørens afbestillinger har til evne at hindre andre operatører adgang til nettet, vil dette kunne medføre Banestyrelsens øjeblikkelige tilbagekaldelse af de tildelte kanalerne.

2.3. Køreplan

Køreplanen består af dels en tjenestekøreplan og dels af løbende toganmeldelser. Tjenestekøreplanen er en tabellarisk oversigt, indeholdende samtlige planlagte og lejlighedsvis/fakultative tog på Banestyrelsens strækninger. Tjenestekøreplanen offentliggøres årligt. Toganmeldelser er Operatørens løbende anmodning om ændringer i den fastsatte tjenestekøreplan eller anmodning om lejlighedsvis kørsel, som behandles af Banestyrelsen.

2.4. Kanalregularitet samt regularitets- og pålidelighedsinformation

Banestyrelsen leverer beregninger om kanalregularitet og regularitetsinformation i henhold til **Appendiksbilag 10.1.1**. I opgørelsen heraf indgår ikke driftsforstyrrelser på grund af planlagte og varslede vedligeholdelsesarbejder.

Operatøren kan, ved en uvildig instans, gennemføre en undersøgelse (auditering) af Banestyrelsens procedurer for beregning af regularitetsinformation, med det formål at sikre sig at regularitetsinformation udarbejdes korrekt.

2.5. Trafikinformation til passagerer.

Banestyrelsen leverer trafikinformation til passagerer i henhold til **Appendiksbilag 10.1.2**.

Operatøren kan ikke opnå eneret/eksklusivret til at modtage trafikinformation fra Banestyrelsen eller til at levere trafikinformationer til andre parter, herunder til passagerer m.v.

2.6. Renholdelse og snerydning/saltning på stationerne

Banestyrelsen foretager almindelig renholdelse af arealer på og omkring stationerne, herunder af trapper, perroner, elevatorer, overgange mellem perroner, skilte, ure, højtalere og andet udstyr m.v., samt på sporarealer, stier og pladser samt græsarealer. Arealerne vil til stadighed fremstå i pæn og velholdt stand. Banestyrelsen foretager arealpleje, herunder bekæmpelse af ukrudt, beskæring, græsslåning.

Banestyrelsen foretager vintertjeneste, herunder snerydning og saltning af perronarealer, adgangsstier, fortovsarealer, trapper, tunneller og stibroer.

2.7. Vedligeholdelse på stationerne

Banestyrelsen har samtlige vedligeholdelsesforpligtelser vedrørende de faciliteter, der ved kontraktens indgåelse er omfattet af Banestyrelsens ejerrettigheder. Banestyrelsen sikrer, at faciliteterne holdes i pæn, god og vel vedligeholdt stand. Operatørens brug af disse faciliteter er ikke pålagt særskilt betaling, men er omfattet af operatørens betaling af baneafgift. Såfremt der sker ændringer i ejerrettighederne, vil spørgsmålet om operatørens brug af faciliteterne, herunder betaling for brugen heraf, være genstand for fornyet behandling.

2.8. Øvrige ydelser

Der kan mellem parterne indgås aftaler der optages som tillæg til nærværende operatørkontrakt, vedrørende eksempelvis Operatørens disponering over materiel, personale etc. Beregning og erlæggelse af ydelser i forbindelse med sådanne tillæg er ikke omfattet af nærværende operatørkontrakt.

Disse tillæg bortfalder samtidig med ophøret af nærværende operatørkontrakt.

§ 3. SIKKERHED

3.1. Sikkerhedsbestemmelser m. v.

Banestyrelsen tilsikrer, at de for afviklingen af jernbanevirksomheden nødvendige anlæg og installationer tilhørende Banestyrelsen til stadighed svarer til de fastsatte og godkendte normer og til de for benyttelsen udgivne bestemmelser således, at nævnte afvikling kan ske uden uheld og forsinkelser.

Operatøren tilsikrer at denne har gyldig tilladelse udstedt af Jernbanetilsynet eller andre medlemsstater i Den Europæiske Union i medfør af EU-regler.

3.2. Uheld.

Ved uheld gælder for alarmering, afhjælpning, underretning, undersøgelser og rapportering bestemmelserne i Banestyrelsens Uhedsreglement (UR), Operatørens tilsvarende bestemmelser, samt særlige aftaler mellem parterne, herunder aftalen om MOSH-systemet (Melding Om Sikkerhedsmæssige Hændelser).

3.3. Dispositionsbeføjelser

Banestyrelsen kan i forbindelse med tognedbrud, havari, ulykker eller andre lignende forhold foretage de for situationen nødvendige dispositioner, til afhjælpning for at driften kan normaliseres.

§ 4. Infrastrukturarbejder

4.1. Almindelig vedligeholdelse og arbejder

Banestyrelsen planlægger og gennemfører infrastrukturarbejder. Det påhviler Banestyrelsen løbende at underrette Operatøren om planlagte vedligeholdelses- og investeringsarbejder, når Banestyrelsen har fået kendskab hertil. Ved infrastrukturarbejder forstås alle infrastrukturarbejder, herunder også lokale arbejder, som kan påvirke trafikafviklingen. Planlægningen følger rapporten "Anlæg og infrastrukturarbejders planlægning og gennemførelse" af 01.01.2001, herunder specifikt terminerne, bl.a. for varsling og vedrørende inddragelse af Operatøren i langtidsplanlægning.

Tidspunkt i forhold til infrastrukturarbejders udførelsestidspunktet	Detaljeringsniveau
Tidligere end 24 mdr. før	Langtids La-oplysninger skal anmeldes tidligst muligt på strækning og kalenderår
24 mdr. før	Langtids La-oplysninger anmeldes på strækning og kvartal
18 mdr. før	La-oplysninger anmeldes på delstrækning og måned
6 mdr. før	La-oplysning anmeldes på delstrækning og ønskede datoer
7 uger før	Alle La-oplysninger fastlagt i detaljer og anmeldt

Projekter såsom udbygning, opgradering, reinvesterings samt den overordnede vedligeholdelse af jernbanen planlægges og beslutes dels indenfor rammerne af

”Plan for Jernbanenettet for perioden 2000-2004” og dels indenfor rammerne af Koordineringskomiteen for jernbaneinfrastrukturområdet, og udmøntes i Infrastrukturplanen, der med en tidshorisont på omkring 10 år udkommer hvert andet år. Oplistingen er ikke udtømmende, jf. bl.a. nedenfor om uopsættelige arbejder.

4.2. Uopsættelige arbejder

Når Banestyrelsen på tidspunkter, hvor Operatøren har fået tildelt kanaler, skal udføre arbejder, som på grund af deres karakter, herunder sikkerhedsmæssige forhold, miljømæssige forhold m.v., er uopsættelige, skal Operatøren så tidligt som muligt have skriftlig meddelelse om tidspunktet for sådanne arbejder.

4.3. Erstatningsbefordring

Erstatningsbefordring betales af Operatøren, medmindre der i forbindelse med større infrastrukturarbejder er afsat midler specifikt til alternativ befordring.

§ 5. MATERIEL OG BEMANDING

5.1. Materiel

Banestyrelsen udsteder en erklæring om overensstemmelse mellem infrastrukturen og det pågældende rullende materiel.

Såfremt Operatøren selv eller ved tredjemand foretager ændringer i materiel hvortil der er udstedt overensstemmelseserklæring, skal Banestyrelsen have udstedt fornyet overensstemmelseserklæring før materiellet tages i brug.

Operatøren indestår for, at der til stadighed kun anvendes materiel, hvortil der af Banestyrelsen er udstedt overensstemmelseserklæring og af Jernbanetilsynet er udstedt ibrugtagningstilladelse. Operatøren har ansvaret for at det rullende materiel vedligeholdes på en sådan måde, at betingelserne for udstedelse af overensstemmelseserklæring til stadighed opfyldes.

Operatøren kan til udførelse af ydelserne efter denne kontrakt indgå aftale med andre operatører om leje af godkendt rullende materiel. Sådanne aftaler skal tilgå Banestyrelsen i kopi til orientering.

5.2. Bemanding

Operatøren indestår for, at der ved udførelsen af den af kontrakten omfattede jernbanevirksomhed anvendes medarbejdere, som har gennemgået de for bestridelse af de pågældende funktioner nødvendige uddannelser, der skal godkendes af Jernbanetilsynet eller anden administrativ myndighed.

Efter påkrav fra Banestyrelsen skal Operatøren til enhver tid kunne dokumentere, at anvendte medarbejdere i funktioner, der har forbindelse med Banestyrelsen, har de i forhold til den enkeltes funktion nødvendige uddannelser.

§ 6. Miljø

6.1. Miljømæssige normer

Operatøren indestår for, at den af nærværende kontrakt omfattede jernbanevirksomhed udføres i overensstemmelse med gældende lovgivning og bærer ansvaret for forurenings- eller miljøskader, der kan henføres til den pågældende virksomhed.

Banestyrelsen indestår for, at leverancen af infrastrukturydelser omfattet af nærværende kontrakt udføres i overensstemmelse med de til enhver tid gældende miljømæssige normer.

6.2. Miljøvilkår og kanaltildeling

Miljøvilkårene og deres overholdelse har ikke betydning for, om Operatøren tildeles eller fratages kanaler.

6.3. Afværgeforanstaltninger

Med det formål at genoprette driften kan Banestyrelsen uden afgivelse af påkrav til Operatøren iværksætte afværgeforanstaltninger for Operatørens regning, hvor iværksættelsen af afværgeforanstaltninger er uopsættelig. Afværgeforanstaltninger finder blandt andet anvendelse ved uvarslede, uopsættelige arbejder, herunder ballastrensning, fjernelse af forurenede jord etc. Operatøren skal straks orienteres om en sådan iværksættelse af afværgeforanstaltninger.

§ 7. Afgifter m.v.

Operatøren skal betale baneafgifter til Banestyrelsen i overensstemmelse med bekendtgørelse om baneafgifter og miljøtilskud til godstransport på jernbane.

Baneafgifterne vil blive opkrævet i overensstemmelse med reglerne i bekendtgørelse om baneafgifter og miljøtilskud til godstransport på jernbane.

§ 8. Bod/bonus

Mellem parterne er der indgået aftale om Bod/Bonussystem. Principperne ved opgørelse af bod/bonus er følgende, jf. nærmere Appendiks bilag 10.1.3.:

I tilfælde af påvirkning af flere tog end svarende til kravet til kanalregularitet betaler Banestyrelsen en bod til Operatøren.

I tilfælde af påvirkning af færre tog end svarende til kravet til kanalregularitet betaler Operatøren en bonus til Banestyrelsen.

Påvirkninger fra hændelser forårsaget af Banestyrelsen eller en anden operatør medregnes i opgørelsen.

Hændelser som Operatøren er ansvarlig for vil påvirke andre operatørers trafik. Hvis dette sker i en sådan grad at Banestyrelsen skal betale bod til en anden operatør kan Banestyrelsen få en del af sine udgifter refunderet hos Operatøren. Den del af udgifterne til boden som Banestyrelsen kan få refunderet hos Operatøren svarer til den del af togene som er påvirket af Operatøren.

§ 9. Forsikring

Operatøren tegner sædvanlig og lovpligtig ansvarsforsikring.

Banestyrelsen er omfattet af statens selvforsikringsordning.

§ 10. Erstatningsansvar

Operatøren er ansvarlig for skader på Banestyrelsens personale og ting efter lov om jernbanevirksomhed m.v.'s bestemmelser herom samt i øvrigt danske rets almindelige erstatningsregler. Banestyrelsen er ansvarlig for skader på Operatørens personale og ting efter lov om jernbanevirksomhed m.v.'s bestemmelser herom samt i øvrigt danske rets almindelige erstatningsregler.

Operatøren skal erstatte ethvert tab, som Operatørens misligholdelse af kontrakten måtte have påført Banestyrelsen. Banestyrelsen skal erstatte ethvert tab, som Banestyrelsens misligholdelse af kontrakten måtte have påført Operatøren. Såfremt en af parterne ifalder erstatningsansvar over for tredjemand i anledning af skader, som er forårsaget af den anden part, skal den part, der bærer det endelige ansvar, skadesløsholde den part, der har udbetalt erstatning, herunder også omkostninger til advokat m.v. samt sagsomkostninger. Den part der modtager erstatningskravet er forpligtet til omgående at give meddelelse til den anden part.

Operatøren kan alene gøre regres over for Banestyrelsen, i det omfang skaden er forvoldt ved fejl eller uagtsomhed fra Banestyrelsens side, jf. § 16 i lov om jernbanevirksomhed m.v.

§ 11. Misligholdelse

Kontrakten kan med virkning for fremtiden ophæves i tilfælde af væsentlig misligholdelse.

Såfremt en af parterne ønsker at påberåbe sig misligholdelse, skal den forurettede part uden ugrundet ophold gøre den anden part opmærksom på misligholdelsen.

Hvis den part som er i misligholdelse ikke inden for rimelig tid afhjælper det forhold som begrunder misligholdelsen, kan den forurettede part ophæve kontrakten.

I øvrigt gælder dansk rets almindelige regler om misligholdelsesbeføjelser.

§ 12. Force Majeure

Hverken Banestyrelsen eller Operatøren skal i henhold til denne kontrakt anses for ansvarlig over for den anden part, for så vidt ansvaret skyldes forhold, der ligger uden for partens kontrol, og som parten ikke ved kontraktens underskrift burde have taget i betragtning, ej heller burde have undgået eller overvundet.

Den part, som ønsker at påberåbe sig force majeure, skal uden ugrundet ophold skriftligt underrette den anden part om begivenhedens opståen og ophør.

§ 13. Samarbejde

13.1. Kontaktudvalg

Med henblik på formidling af det fornødne samarbejde mellem Banestyrelsen og Operatøren kan der nedsættes et kontaktudvalg, hvortil hver af parterne udpeger en kontaktperson. Hver af parterne afgør selv, hvem der skal deltage i kontaktudvalget, og parterne kan lade sig repræsentere helt eller delvist ved eksterne rådgivere. Kontaktudvalget afholder møder efter behov.

13.2. Oplysninger og samarbejde

Banestyrelsen og Operatøren er forpligtede til at samarbejde om trafikafviklingen samt til løbende at informere hinanden om trafikafviklingen.

Begge parter forpligter sig til at orientere hinanden uden ugrundet ophold om forhold af betydning for løsningen af opgaven i medfør af nærværende aftale med tilhørende allonger, herunder oplysninger om forhold af betydning for sikkerhed, kvalitet samt for gennemførelse af jernbanevirksomhed i nærværende kontrakt.

13.3. Adgang

Operatøren og Banestyrelsen skal endvidere give hinanden adgang til materiel, medarbejdere, anlæg m.v., når det har betydning for sikkerhed og trafikafvikling samt opfølgning herpå.

13.4 Offentliggørelse

Ved en parts offentliggørelse af oplysninger og data, der er kommet til kundskab under parternes samarbejde i forbindelse med nærværende kontrakt, tages fornødent hensyn til kunde- og personaleforhold.

§ 14. Overdragelse

Operatøren kan ikke uden Banestyrelsens skriftlige samtykke overdrage sine rettigheder og forpligtelser ifølge denne kontrakt til tredjemand.

Operatøren er berettiget til at benytte underleverandører. En forudsætning herfor er, at underleverandører har eller kan opnå de nødvendige godkendelser.

I det omfang Operatøren anvender underleverandører, hæfter Operatøren for disse underleverandører og disses ydelser på ganske samme måde som for sine egne forhold.

§ 15. Ikrafttræden og ophør

Nærværende aftale træder i kraft og ophører samtidig med ikrafttrædelsen og ophøret af operatørens kontrakt med Trafikministeriet om udførelse af offentlig servicetrafik med tog.

§ 16. Tvister

16.1 Forhandling og mægling

Nærværende kontrakt er undergivet dansk ret. Såfremt der opstår en uoverensstemmelse i forbindelse med nærværende kontrakt, skal parterne med en positiv, samarbejdende og ansvarlig holdning søge at indlede forhandlinger med henblik på at løse tvisten. Såfremt der ej heller herved opnås nogen løsning, skal parterne søge at opnå enighed om i fællesskab at udpege en uafhængig og sagkyndig mægler, der kan mægle og komme med ikke-bindende forslag til tvistens løsning.

16.3 Voldgift

Hver af parterne er berettiget til at kræve uoverensstemmelsen afgjort endeligt ved voldgift i det omfang tvisten falder uden for Jernbaneklagenævnets kompetence. Voldgiftsretten sammensættes af 3 medlemmer, der udpeges af præsidenten for Østre Landsret. Formanden skal opfylde betingelserne for at være dommer. Parterne kan afgive indstilling om de to andre, der udpeges med passende hensyntagen til den særlige sagkundskab, der må anses for ønskelig ved bedømmelsen af den uoverensstemmelse, som er indbragt for voldgiftsretten. Såfremt der ikke er flertal for et resultat, er formandens stemme afgørende. Voldgiftsretten fastsætter selv sin procedure. Voldgiftsrettens kendelse, som skal være motiveret, skal afsiges snarest muligt og om muligt inden et halvt år efter voldgiftsrettens nedsættelse.

oo 00 oo

Nærværende kontrakt er underskrevet i to eksemplarer, hvoraf et eksemplar er udleveret til Banestyrelsen og et eksemplar er udleveret til Operatøren.

Dato:

Dato:

For Banestyrelsen:

For Operatøren:

Regularitet

Kvalitet

Kvalitet på jernbanenettet i forhold til denne kontrakt opgøres primært på baggrund af RDS registreringer af trafik med tog tilhørende operatøren.

Produktregularitet

Produktregularitet er et udtryk, der er målrettet mod at beskrive præcisionen af togafviklingen som operatørens kunder oplever den. Produktregulariteten er udtryk for hvor stor en del af togene som ankommer rettidigt til udvalgte registreringsstationer.

Alle forsinkelser, uanset årsag, er således medregnet i produktregulariteten. Banestyrelsen har i sin kontrakt med operatøren ikke noget krav til produktregulariteten, som jo beskriver kvaliteten af operatørens produkt. Kravet til operatørens produkt er en sag mellem operatøren og trafikministeriet.

Følgende er angivet som registreringsstationer:

Nordpakken:	Sydpakken:
Århus	Tønder
Langå	Ribe
Viborg	Esbjerg
Struer	Bramming
Hurup Thy	Varde
Thisted	Skjern
Holstebro	Ringkøbing
Skjern	Herning
Herning	Silkeborg
Ringkøbing	Skanderborg
	Århus

Såfremt Trafikministeriet, Operatøren og Banestyrelsen er enige herom kan der træffes aftale om andre registreringsstationer, herunder Niebüll.

Antallet af togankomster registreres på udvalgte ankomststationer, i det følgende benævnt ”Trafikmængden”.

Ligeledes registreres antallet af forsinkede ankomster, i det følgende benævnt ”Forsinkede ankomstrejseringer”.

Forsinkelseskriteriet er fastsat til > 5 minutter.

Formlen for produktregularitet er således:

$$\frac{(\text{Trafikmængden} - \text{antal forsinkede ankomstrejseringer}) * 100}{\text{Trafikmængden}}$$

Kravet til produktregularitet er en del af aftalen mellem operatøren og Trafikministeriet.

Kanalregularitet

Kanalregularitet er et udtryk for antallet af kanaler som Banestyrelsen, til tiden, stiller til rådighed for operatøren, sat i forhold til operatørens trafikmængde.

Antallet af togankomster registreres på udvalgte ankomststationer, i det følgende benævnt ”Trafikmængden”.

Udvalgte ankomststationer er som udgangspunkt de samme som for produktregularitet, for så vidt angår opgørelse af kanalregularitet. Såfremt Operatøren og Banestyrelsen er enige herom, kan der træffes aftale om andre registreringsstationer.

Ligeledes registreres antallet af tog som i løbet af deres rejse bliver forsinket på grund af hændelser forårsaget af Banestyrelsen eller andre operatører, i det følgende benævnt ”antal påvirkede tog”.

Tog som forsinkes mere end 5 min anvendes som forsinkelseskriterium ved opgørelse af antallet af påvirkede.

Antal påvirkede tog er således et udtryk for antallet af kanaler som ikke er stillet til rådighed for operatøren til tiden.

Formlen for kanalregularitet er således:

$$\frac{(\text{Trafikmængden} - (\text{Antal påvirkede tog BS} + \text{Antal påvirkede tog OP})) * 100}{\text{Trafikmængden}}$$

Antal påvirkede tog BS: Påvirkninger fra Banestyrelsen

Antal påvirkede tog OP: Påvirkninger fra andre operatører

Kravet til kanalregularitet aftales mellem operatøren og Banestyrelsen.

I forbindelse med kanalregularitet er der indgået særlig aftale om en bod/bonus ordning mellem operatøren og Banestyrelsen efter principper som beskrevet i nærværende kontrakts Appendiks bilag 10.1.3.

Begrebsdefinitioner

I kontrakten mellem Operatøren og Trafikministeriet er der defineret flere begreber som omhandler regulariteten og pålideligheden. Banestyrelsen leverer følgende ydelser i forhold til opgørelse af disse begreber:

Produktregularitet:

- Banestyrelsen leverer data og beregner produktregulariteten.

Trafikpålidelighed:

- Banestyrelsen leverer data og beregner trafikpålideligheden.

Korrigeret produktregularitet:

- Trafikmængde = det totale antal ankomstregistreringer til registreringsstationer.
- Forsinkede ankomster = Total antal forsinkede togankomster til registreringsstationer.
- Antal påvirkede tog som operatøren er ansvarlig for.
- Antal påvirkede tog i alt.
- Liste med hændelser, som Operatøren er ansvarlig for fordelt på type.
- Beregning af korrigeret produktregularitet, som defineret i Operatørens kontrakt med Trafikministeriet.

Korrigeret trafikpålidelighed:

- Planlagte trafikmængde = Totale antal planlagte togankomster til registreringsstationer, beregnet på baggrund af køreplanen.
- Det totale antal uvarslede togaflysninger på strækningerne hvor årsagen skyldes operatøren (uvarslede togaflysninger er defineret som aflysninger, der ikke er varslet senest 72 timer før planlagt afgang fra togets første station).
- Det totale antal uvarslede togaflysninger og ankomstaflysninger på strækningen for Operatørens tog.
- Det totale antal aflyste tog fordelt på varslede og uvarslede aflysninger.
- Beregning af korrigeret trafikpålidelighed, som defineret i operatørens kontrakt med Trafikministeriet.

Trafikinformation til passagerer

1. Generelt

Nedenstående fastlægger de generelle retningslinier for Banestyrelsens varetagelse af trafikinformation til passagerer.

2. Information på stationer

2.1 Tilgængeligt informationsudstyr

Banestyrelsen har ansvaret for driften af TVS (Tog Viser Skilte), Vicos-standere, EMPS (Elektronisk Melde og Passagerinformations System), PDS (Perron Display System) og højtalere.

Stationerne på de seks strækninger er p.t. udstyret med følgende informationsudstyr:

Århus - Langå - Viborg - Struer

Højtalere på alle stationer

Hadsten har højtalere og PDS

Århus og Langå har højtalere og EMPS (Langå har dog ikke perronafsnitsmonitorer)

Struer - Thisted

Højtalere på alle stationer.

Struer – Holstebro – Skjern

Højtalere på alle stationer.

Århus - Skanderborg - Silkeborg - Herning

Højtalere på alle stationer (bortset fra Hørning).

Århus har højttalere og EMPS.

Skanderborg har højtalere og TVS.

Herning har højtalere og TVS.

Hørning: ingen muligheder for passagerinformation

Herning – Skjern – Esbjerg

Højtalere på alle stationer.

Herning har højtalere og TVS.

Esbjerg har højtalere, Vicos-standere og oversigtstavle i forhal.

Esbjerg – Bramming – Tønder

Højtalere på alle stationer.

2.2 Andet udstyr

Stationer som er udstyret med ure:

Bramming, Esbjerg, Herning, Holstebro, Langå, Ribe, Ringkøbing, Silkeborg, Skanderborg, Skive, Skjern, Struer, Thisted, Tønder, Varde og Århus.

Stationer udstyret med elevatorer:

Skanderborg og Viborg

2.3 Trafikinformationens omfang og kvalitet

Der gives altid information ved trafikafvigelser, dvs. ved ændret sporbenyttelse, ændret standsningsmønster og forsinkelser.

Der gives trafikinformation således:

Normaldrift

Trafikinformation gives som hovedregel via TVS (Tog Viser Skilte), Vicos-standere, EMPS (Elektronisk Melde og Passagerinformations System) og PDS (Perron Display System).

Uregelmæssig drift

Definitionen på uregelmæssig drift i denne sammenhæng er, at ét eller flere tog er forsinket mere end 2 minutter.

I disse situationer suppleres de visuelle trafikinformationer med højtalerinformation.

Som hovedregel gives der indtil planlagt ankomsttid højtalerinformation om, hvornår det aktuelle tog forventes at ankomme, hvert 2. minut. I tilfælde af tekniske eller ressourcemæssige begrænsninger kan intervallet dog øges til op til 5 min.

Senest 2 min. efter planlagt afgangstid gives der højtalerinformation om hvornår det aktuelle tog forventes at afgå, herefter minimum hvert 5. minut.

På stationer, hvor denne målsætning af tekniske eller trafikale årsager ikke kan opfyldes, kan der indgås lokale aftaler mellem Banestyrelsen og operatøren.

Ved forsinkelser over 5 min. I såvel ankomst som afgang oplyses også en årsag til forsinkelsen, ligesom den beklages.

Regional fjernstyringscentral/kommandopost underretter passagererne i tog, om *forsinkelsens omfang, årsag og konsekvenser*. Det skal ske enten via enkelt- eller fællesopkald til lokomotivfører eller direkte i toget. Endvidere kan der efter aftale gives servicemeddelelser om forbindelsestog eller busbefordring.

Ikke-planlagt stærkt uregelmæssig drift.

Ved aflysning af flere tog samt ved mere omfattende trafikale omlægninger tilrettelægges Banestyrelsen og operatøren i fællesskab driftsafviklingsstrategien og foretager trafikinformation i overensstemmelse hermed.

Planlagt stærkt uregelmæssig drift.

I forbindelse med anlægs- eller udbedringsarbejder, som ventes at påvirke trafikken i større omfang, skal operatøren inddrages senest 1 måned før arbejdets igangsættelse m.h.p. tilrettelæggelse og koordinering af den nødvendige passagerinformation.

Aflysning af tog.

Ved akut aflysning af tog gives der information om erstatningsbefordring.

Forståelighed af højtalerinformation

Informationen til kunderne skal være:

- Let og kort. Let at forstå uden jernbanefagudtryk og med præcise anvisninger.
- Vejledende. Med angivelse af konsekvenser for kunderne og henvisning til alternativ befordring eller erstatningsbefordring.
- Sandfærdig. Med angivelse af årsag til unormal driftssituation, alternativt oplyses, at årsag undersøges.
- Entydig. Informationens indhold skal være entydig, hvor der anvendes flere medier på samme tid.

2.4 Særlig trafikinformation

I forbindelse med særlige lokale forhold, store arrangementer, særtog og lignende aftales informationsopgavens omfang og udførelse i hvert enkelt tilfælde.

2.5 Oppetid og kvalitetsmålinger

Det elektroniske udstyr fejlmeldes ved fejl og mangler til Banestyrelsen, som herefter hurtigst muligt udbedrer disse.

Banestyrelsen råder over et meldekorps, som dagligt indgiver meldinger centralt til Banestyrelsen om hvordan kvaliteten af højtalerinformationen opleves på stationerne. Såfremt det har interesse kan denne ydelse tilbydes.

3. Anden information

Banestyrelsen forbeholder sig ret til frit at informere passagerer om trafikken og kvaliteten af trafikafviklingen via andre medier. Dette kan for eksempel ske via Banestyrelsens hjemmeside, via wap eller via andre medier.

Bod/bonus

Bod

Hvis kravet til kanalregularitet ikke er opfyldt, og kanalregulariteten ligger under det nedre niveau, betaler Banestyrelsen bod til Operatøren. Hvis kanalregulariteten ligger over det nedre niveau, betales der ikke bod.

Beregningsmetode for bod

Boden opgøres pr. måned.

$Bod = b_A \cdot \text{antal registrerede togankomster} \cdot (\text{krav til kanalregularitet} - \text{opnået kanalregularitet})$. Hvor b_A er bod pr. påvirket tog.

Bodens størrelse er 450 DKK pr. påvirket tog ud over det antal påvirkede tog, som svarer til kravet til kanalregularitet. Hvis kanalregulariteten ligger under det nedre niveau, betales der bod for det totale antal påvirkede tog, ud over det antal påvirkede tog, som svarer til kravet til kanalregularitet.

Hvis Banestyrelsen påvirker <20 % flere tog end svarende til kravet til kanalregularitet, betales der ikke bod.

Hvis Banestyrelsen påvirker >65 % flere tog end svarende til kravet til kanalregularitet, betales der maksimum bod. Maksimumboden svarer til boden når Banestyrelsen påvirker 65 % flere tog end svarende til kravet til kanalregularitet.

Bonus

Hvis kanalregulariteten ligger over det øvre niveau, betaler Operatøren bonus til Banestyrelsen. Hvis kanalregulariteten ligger under det øvre niveau, betales der ikke bonus.

Beregningsmetode for bonus

Bonus opgøres pr. måned.

$Bonus = b_A \cdot \text{antal registrerede togankomster} \cdot (\text{opnået kanalregularitet} - \text{krav til kanalregularitet})$. Hvor b_A er bonus pr. rettidigt tog.

Bonus' størrelse er 450 DKK pr. rettidigt tog ud over det antal rettidige tog, som svarer til kravet til kanalregularitet. Hvis kanalregulariteten ligger over det øvre niveau, betales der bonus i forhold til det totale antal rettidige tog ud over det antal rettidige tog, som svarer til kravet til kanalregularitet.

Hvis Banestyrelsen påvirker >20 % færre tog end svarende til kravet til kanalregularitet, betales der ikke bonus.

Hvis Banestyrelsen påvirker <65 % færre tog end svarende til kravet til kanalregularitet, betales der maksimum bonus. Maksimumbonus svarer til bonus når Banestyrelsen påvirker 65 % færre tog end svarende til kravet til kanalregularitet.

I det følgende er givet et eksempel på beregning af bod/bonus:

EKSEMPEL START:

Bod/bonus for måned xx.

Krav til kanalregularitet:	95,5%
Øvre niveau:	96,4% (-20% påvirkede tog)
Nedre niveau:	94,6% (+20% påvirkede tog)
Maksimum niveau:	98,4% (-65% påvirkede tog)
Minimum niveau:	92,6% (+65% påvirkede tog)
Bod/bonus per påvirket tog:	450 DKK
Trafikmængde:	50000 trafikregistreringer
Banestyrelsen påvirker:	1000 tog
Andre operatører påvirker:	500 tog

Kanalregularitet: $(50000 - (1000 + 500)) / 50000 = 97\%$

Den beregnede kanalregularitet ligger mellem det øvre niveau og maksimum niveauet derfor udbetales følgende bonus til Banestyrelsen:

Bonus: $(0,97 - 0,955) * 50000 * 450 = 337500$ DKK

EKSEMPEL SLUT

Planlagte infrastrukturarbejder

Påvirkninger fra planlagte infrastrukturarbejder holdes udenfor bod/bonus. Planlagte infrastrukturarbejder er infrastrukturarbejder som er kendte ved indgåelse af aftale om køreplan, men som der ikke er taget hensyn til ved tilrettelæggelse af køreplan.

Operatørens påvirkning af andre operatører:

Hændelser som Operatøren er ansvarlig for vil påvirke andre operatørers trafik. Hvis dette sker i en sådan grad at Banestyrelsen skal betale bod til en anden operatør kan Banestyrelsen få en del af sine udgifter refunderet hos Operatøren. Den del af udgifterne til boden som Banestyrelsen kan få refunderet hos Operatøren svarer til den del af togene som er påvirket af Operatøren.

Indeksregulering af bod/bonus

Banestyrelsen forbeholder sig ret til at indeksregulere bodens størrelse per påvirket tog (for øjeblikket 450 DKK). Reguleringen vil foregå på basis af nettoprisindekset.

Mellem

Banestyrelsen
Pakhusvej 10
DK-2100 København Ø
(herefter kaldet Banestyrelsen)

og

.....
.....
.....
(herefter kaldet Lejeren)

er der dags dato indgået følgende

LEJE AFTALE

om leje af komponenter til brug for etablering af mobile danske ATC-anlæg.

Nærværende lejeaftale ophører samtidig med ophøret af Lejers kontrakt med Trafikministeriet.

§ 1. Beskrivelse af det lejede, montage m.v.

§ 1.1. Den lejede genstand

Den lejede genstand består af ... stk. mobile dansk ATC-anlæg, som består af de i **Appendiksbilag 10.2.1** nævnte komponenter. Banestyrelsen vil udbedre eventuelle fysiske fejl og mangler der måtte konstateres ved den til rådighed stillede genstand frem til anlæggets ibrugtagning. Efter anlæggets ibrugtagning henvises Lejer til at indgå kontrakt med en kompetent vedligeholder eller vedligeholde selv.

§ 1.2. Leveringssted

Den lejede genstand stilles til rådighed for Lejeren på nedennævnte leveringsadresse:

[navn]

[adresse]

§ 1.3. Lejemålets start

Når den lejede genstand er stillet til Lejerens disposition på leveringsadressen, begynder lejemålet og ansvaret for den lejede genstand overgår samtidig til Lejeren, jf. § 8.

§ 1.4. Udlevering af anlæg

Den lejede genstand stilles til rådighed for Lejeren senest 4 måneder efter Lejers bestilling af denne. Den lejede genstand udleveres til Lejeren forudsat, at Lejeren har stillet sikkerhed i henhold til § 4.

§ 1.5. Indbygning

Lejeren skal indbygge lejeobjektet i henhold til dels Banestyrelsens generelle indbygningsforskrift kaldet "Indbygningsforskrift for mobilt ATC-anlæg", dels de særlige indbygningsforskrifter, som lejer udfærdiger for den pågældende materieltype og dels øvrige myndighedskrav som måtte gælde, således at Lejeren sikrer sig, at de etablerede mobile ATC-anlæg fungerer og vedligeholdes forskriftsmæssigt.

Med indbygningsforskrift menes IN 656 V1660, udgave 01.01, dateret 29.09.00, kaldet "Indbygningsforskrift for mobilt ATC-anlæg".

Indbygningsforskriften udleveres samtidig med indgåelsen af denne kontrakt.

Lejeren integrerer den lejede genstand i køretøjets samlede elektriske installation og gennemfører den krævede regelmæssige vedligeholdelse, jf. § 6.

Lejeren har ansvaret for selv at få udarbejdet den specifikke installationsforskrift til den/de togtype(r), hvori den lejede genstand skal anvendes til etablering af et mobilt dansk ATC-anlæg med havarilog.

Lejeren har endvidere ansvaret for udarbejdelse af dokumentation med henblik på, at Lejeren opnår Banestyrelsens godkendelse af det/de etablerede danske ATC-anlæg med havarilog.

§ 2. Leveringsomkostninger

Lejeren afholder samtlige transportomkostninger fra leveringssted til den plads, hvor montering finder sted

§ 3. Leje og lejebetaling

§ 3.1. Lejen

Den årlige leje udgør ved kontraktens indgåelse DKK [¹⁰]..... ekskl. moms pr. anlæg. Lejen tillægges moms efter de sædvanlige regler.

§ 3.2. Lejebetalingen

Lejen forfalder til betaling kvartalsvis bagud med DKK [¹]..... ekskl. moms pr. anlæg hver den 1.1, 1.4., 1.7. og 1.10.

Den første lejerate for hvert anlæg er forfalden til betaling fra det tidspunkt, hvor anlægget har været i drift hele det forudgående kvartal.

Betaling af den forfaldne leje skal ske til Banestyrelsen på dennes konto i Unibank A/S, reg.nr. 2149, konto nr. 4369-664-927 til forfaldsdato. Betalingsvilkårene er løbende kvartal.

§ 3.3. Lejeregulering ved ændringer af ATC-anlægget

Lejen kan reguleres under de i § 7 anførte vilkår med et varsel på 6 måneder til et kvartals udgang.

§ 4. Sikkerhedsstillelse

Lejeren skal stille en anfordringsgaranti fra et anerkendt pengeinstitut i overensstemmelse med **Appendiksbilag 10.2.2** på 1,2 mio. DKK til sikkerhed for ethvert krav, som måtte opstå mod Lejer, herunder under transport indtil lejeegenstanden er indbygget i den/de af Lejeren oplyste materielle enhed(er) og anlægget er godkendt til drift, under hele lejeperioden, ved Lejers afmontering af den lejede genstand i forbindelse med aftalens ophør, samt under transport af lejeegenstanden fra afmonteringssted til den plads, hvor tilbagelevering til Banestyrelsen finder sted. Garantien frigives uden ugrundet ophold efter at Banestyrelsen har haft lejlighed til at kontrollere det tilbageleverede.

§ 5. Tidsplan for indbygning af den lejede genstand

Lejeren skal senest 1 måned efter indgåelse af nærværende aftale til Banestyrelsen skriftligt meddele en tidsplan for indbygningen af den lejede genstand. Banestyrelsen kan dog efter anmodning meddele Lejeren en ny tidsfrist for indbygningen af den lejede genstand, hvis Lejeren godtgør at den af Lejeren fastsatte tidsplan med rimelig grund ikke kan overholdes.

¹⁰ Lejen fastsættes efter drøftelse mellem Banestyrelsen og Trafikministeriets departement. I medfør af bilag 5 til kontrakten mellem Trafikministeriet og operatøren om udførelse af offentlig servicetrafik med tog vil lejen blive refunderet særskilt af Trafikministeriet.

§ 6. Vedligeholdelse af det lejede

Lejeren har pligt til at vedligeholde og reparere den lejede genstand i overensstemmelse med vedligeholdelsesforskriften, og Lejeren afholder selv samtlige udgifter hertil.

Banestyrelsen udleverer ved overdragelsen af lejeobjektet den af Banestyrelsens ATC-leverandør udarbejdede vedligeholdelsesforskrift til brug for Lejeren.

Lejeren har ansvaret for at vedligeholde de med den lejede genstand etablerede anlæg, indtil den lejede genstand er demonteret og returneret til Banestyrelsen.

Lejeren er forpligtet til at føre en detaljeret vedligeholdelseslog, som på komponent- og printkortniveau angiver dato og art af enhver gennemført vedligeholdelses- og reparationsaktivitet.

§ 7. Ændringer af ATC-systemet

§ 7.1. Nødvendige systemændringer under lejeperioden

Banestyrelsen kan pålægge Lejeren at foranstalte ændringer i det/de etablerede godkendte anlæg, herunder softwareopdatering. Det forventes at ske ca. hvert andet år, eller hyppigere såfremt der konstateres systemkritiske fejl i det eksisterende software. Ny software leveres af Banestyrelsen. Ændringen foretages i henhold til ATC-vedligeholdelsesforskriften.

Såfremt opdateringen skyldes systemfejl eller ændringer ønsket af Banestyrelsen, bekostes opdateringen af Banestyrelsen. Såfremt opdateringen skyldes ændringer ønsket af Lejeren, bekostes opdateringen af Lejer ved en forhøjelse af lejen fordelt ligeligt over den resterende del af den kontraktperiode, der var gældende mellem Trafikministeriet og Lejeren ved indgåelsen af denne kontrakt. Den forhøjede leje reguleres efter reglerne i § 3.3.

§ 7.2. Andre ændringer

Lejeren må ikke foretage ændringer i det/de etablerede, godkendte anlæg, medmindre Banestyrelsen forudgående har fået forelagt og har godkendt et ændringsforslag.

Lejeren må kun med Banestyrelsens forudgående skriftlige samtykke flytte lejeobjektet til en anden af Lejeren ejet, lejet eller leaset materiel enhed.

§ 8. Lejerens ansvar

Lejeren er ansvarlig for enhver skade på den lejede genstand under hele lejeperioden, herunder for den lejede genstands hændelige undergang, der ikke skyldes force majeure.

Såfremt der forvoldes skade på den lejede genstand, skal Lejeren straks underrette Banestyrelsen herom, og til enhver tid forsøge at begrænse skadens omfang mest muligt.

I øvrigt gælder dansk rets almindelige regler for erstatning i forholdet mellem Lejeren og Banestyrelsen.

§ 9. Misligholdelse

Kontrakten kan ophæves i tilfælde af væsentlig misligholdelse. Som væsentlige misligholdelser anses blandt andet manglende betaling, hindret adgang til anlægget ved softwareopdateringer, uautoriserede indgreb eller ændringer i den grundlæggende konstruktion i anlægget som har eller kan have sikkerhedsmæssige konsekvenser.

Såfremt en part ønsker at påberåbe sig misligholdelse, skal denne part uden ugrundet ophold gøre den anden part opmærksom på misligholdelsen.

Hvis den part som er i misligholdelse ikke inden for rimelig tid afhjælper det forhold som begrunder misligholdelsen, kan den forurettede part ophæve kontrakten.

I øvrigt gælder dansk rets almindelige regler om misligholdelsesbeføjelser.

§ 10. Force majeure

Hverken Banestyrelsen eller Lejeren skal i henhold til denne kontrakt anses for ansvarlig over for den anden part, for så vidt skyldes forhold, der ligger uden for partens kontrol, og som parten ikke ved kontraktens underskrift burde have taget i betragtning, og ej heller burde have undgået eller overvundet.

Den part, som ønsker at påberåbe sig force majeure, skal uden ugrundet ophold skriftligt underrette den anden part om begivenhedens opståen og ophør.

§ 11. Forstyrrelser af Banestyrelsens tekniske anlæg

Såfremt Lejerens etablerede ATC-anlæg på nogen måde forstyrrer Banestyrelsens infrastrukturanlæg, meddeler Banestyrelsen dette til Lejeren. Lejeren sørger herefter straks for en afhjælpning af forholdet.

Ved forstyrrelse menes den elektriske støj der kan forekomme, såfremt anlægget ikke er korrekt afskærmet.

I tilfælde, hvor afbrydelse af anlæggets drift er nødvendig for at hindre forstyrrelse af togdriften, kan Banestyrelsen pålægge Lejeren midlertidigt at indstille togdriften med det pågældende anlæg, indtil afhjælpning er foretaget.

§ 12. Ikrafttræden, ophør og ophævelse

§ 12.1. Ikrafttræden og ophør

Aftalen træder i kraft med virkning fra det tidspunkt, hvor den lejede genstand er stillet til disposition for Lejeren jfr. § 1.3, og ophører samtidig med ophøret (uanset årsagen hertil) af Lejers kontrakt med Trafikministeriet om udførelse af offentlig servicetrafik med tog.

§ 12.2. Ophævelse

Om ophævelse henvises til § 9.

§ 12.3. Opsigelse

Lejeren kan opsig kontrakten med 6 måneders varsel til udgangen af et kvartal.

§ 12.4. Tilbagelevering af den lejede genstand

Ved aftalens ophør påhviler det Lejeren at sørge for at afmontere den lejede genstand. Lejeren drager omsorg for, at den lejede genstand tilbageleveres til Banestyrelsen på forsvarlig vis på en af Banestyrelsen bestemt adresse i Danmark inden for 30 dage efter aftalens ophør. Lejeren afholder samtlige omkostninger herved, herunder transportomkostninger. Når den lejede genstand er afleveret til Banestyrelsen og Banestyrelsen har kvitteret for modtagelsen, ophører lejebetalingen. Samtidig overgår ansvaret for den lejede genstand til Banestyrelsen.

§ 12.5. Lejegenstandens tilstand

Den lejede genstand skal afleveres i samme stand som ved Lejerens modtagelse med undtagelse af den forringelse, som skyldes almindeligt slid og ælde, og som ikke er omfattet af Lejerens vedligeholdelsespligt. Lejeren skal ikke bringe det lejede i bedre stand end den, hvori det lejede blev overtaget, dog bortset fra sådanne ændringer som følger af § 7 vedrørende ændringer af ATC-systemet. Lejer er ikke berettiget til at retablere den lejede genstand efter, at ændringer som følge af § 7 er foretaget.

Om mangler ved tilbageleveringen gælder dansk rets almindelige regler.

§ 12.6. Succession

Såfremt Lejeren sælger en materiel enhed, hvori den lejede genstand eller dele heraf er indbygget, kan lejekontrakten kun overgå til den nye ejer af den materielle enhed med Banestyrelsens udtrykkelige skriftlige accept.

§ 13. Overensstemmelseserklæring

Efter indbygning af den lejede genstand påhviler det Lejeren at erhverve en overensstemmelseserklæring udstedt af Banestyrelsen for én materiel enhed af hver enhedstype, hvori den lejede genstand er indbygget, jf. Banestyrelsens installationsforskrift. Det påhviler endvidere Lejeren at indhente de nødvendige tilladelser fra de relevante infrastrukturforvaltere og fra tilsynsmyndighederne.

§ 14. Almindelig underretningspligt

Banestyrelsen er forpligtet til uden ugrundet ophold at meddele Lejeren ethvert forhold af betydning for dennes udnyttelse af de lejede dele.

§ 15. Besigtigelse

Banestyrelsen har til enhver tid adgang til at kontrollere en igangværende indbygning såvel hos Lejeren som hos dennes eventuelle indbygningsentreprenør.

Lejeren skal i rimeligt omfang give Banestyrelsen adgang til inspektion af lejeobjektet. Lejeren fastsætter et tidspunkt, der er bekvemt for en besigtigelse. Denne kan kun finde sted med deltagelse af Lejeren eller dennes stedfortræder.

§ 16. Tvister

16.1 Forhandling og mægling

Nærværende kontrakt er undergivet dansk ret. Såfremt der opstår en uoverensstemmelse i forbindelse med nærværende kontrakt, skal parterne med en positiv, samarbejdende og ansvarlig holdning søge at indlede forhandlinger med henblik på at løse tvisten. Såfremt der ej heller herved opnås nogen løsning, skal parterne søge at opnå enighed om i fællesskab at udpege en uafhængig og sagkyndig mægler, der kan mægle og komme med ikke-bindende forslag til tvistens løsning.

16.2 Voldgift

Hver af parterne er berettiget til at kræve uoverensstemmelsen afgjort endeligt ved voldgift. Voldgiftsretten sammensættes af 3 medlemmer, der udpeges af præsidenten for Østre Landsret. Formanden skal opfylde betingelserne for at være dommer. Parterne kan afgive indstilling om de to andre, der udpeges med passende hensyntagen til den særlige sagkundskab, der må anses for ønskelig ved bedømmelsen af den uoverensstemmelse, som er indbragt for voldgiftsretten. Såfremt der ikke er flertal for et resultat, er formandens stemme afgørende. Voldgiftsretten fastsætter selv sin procedure. Voldgiftsrettens kendelse, som skal være motiveret, skal afsiges snarest muligt og om muligt inden et halvt år efter voldgiftsrettens nedsættelse.

--- oo 00 oo ---

Nærværende kontrakt er underskrevet i to eksemplarer, hvoraf et eksemplar er udleveret til Banestyrelsen og et eksemplar er udleveret til Lejeren.

Dato:
For Banestyrelsen:

Dato:
For Lejeren:

ATC-anlæg

Leveret anlæg

Der udleveres stk. mobile danske ATC-anlæg til Lejeren på adressen:

[navn]

[adresse]

som ifølge Lejers oplysninger skal indlægges i :

Litra	Nominel batterispænding
	V
	V
	V

Komponentfortegnelse

1. Hoveddatamat
2. Førerrumsdatamat
3. Pasningsenhed
4. Hovedstrømforsyning
5. Førerrumssignaler (2 stk.)
6. Indkodningspaneler (2 stk.)
7. Punktantenner (2 stk. per anlæg)
8. Vejimpulsgiver
9. Den i anlæggene installerede software.
- 10 Havarilog TELOC 2200

Anfordringsgaranti

1. Garantirekvirent/garantibeløb

På foranledning af og for regning ..(Lejeren).. bekræftes herved, at vi over for Banestyrelsen uigenkaldeligt og ubetinget garanterer for et beløb stort kr.

2. Baggrund for sikkerhedsstillelsen

Beløbet skal tjene til skadesløs sikkerhed for opfyldelse af ethvert krav, som Banestyrelsen har eller senere måtte få mod ..(Lejeren).. i forbindelse med lejeaftale af ... 2001 med eventuelle senere ændringer om leje af komponenter til brug for etablering af mobile danske ATC-anlæg.

3. Garantens ikrafttræden

Garantien er gældende fra dags dato.

4. Udbetaling under garantien

Garantibeløbet udbetales til Banestyrelsen ved Banestyrelsens første skriftlige påkrav til os med tilkendegivelse om, at det krævede beløb tilkommer Banestyrelsen efter den i pkt. 2 nævnte aftale.

5. Garantens ophør

Garantien er gyldig, indtil Banestyrelsen skriftligt meddeler os, at garantien er frigivet. Ved delvis frigivelse forbliver garantien i kraft for det ikke frigivne beløb. Garantierklæringen tilbagesendes til os med påtegning om frigivelse, så snart garantien i sin helhed er frigivet.

6. Kontraktændringer

Banestyrelsen kan give ..(Lejeren).. henstand og indgå aftale med ..(Lejeren).. om ændringer af den i pkt. 2 nævnte aftale, uden at det påvirker nærværende garantis gyldighed.

7. Lovvalg

Nærværende anfordringsgaranti er undergivet dansk ret.

Dato.....

.....
Garantens underskrift

Bilag 11 Operatørens løsningsforslag

Indholdsfortegnelse

Appendiks 1	Køreplan
Appendiks 2	Materielbeskrivelse

Appendiks 1

Køreplan

Trafikministeriet har valgt ARRIVA's tilbud 4C. ARRIVA er som en del af sit tilbud kommet med de krævede oplysninger vedrørende køreplaner, herunder et oplæg til køreplan. Disse oplysninger er i overensstemmelse med tildelingskriterierne indgået i evalueringen af ARRIVA's tilbud.

ARRIVA kan dog ikke alene fastsætte endelige køreplaner, idet disse skal godkendes af Banestyrelsen i medfør af bestemmelserne i bekendtgørelse nr. 1186 af 15. december 2000 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler), der er fastsat med hjemmel i lov om jernbanevirksomhed m.v., og idet køreplaner vil skulle afstemmes med lokale og regionale busoperatører og med andre togoperatører.

Når der for de enkelte køreplansår foreligger en køreplan godkendt af Banestyrelsen, vil den pågældende køreplan blive optaget som en del af dette bilag.

Appendiks 2

Materielbeskrivelse

Arriva har i sit tilbud 4c oplyst at have modtaget tilbud på følgende fire materieltyper: Alstom Lint, AnsaldoBreda version af IC4, Bombardier Talent og Siemens Desiro. Arriva vil indsætte fabriksnyt materiel af en af de fire nævnte materieltyper. Når Arriva har truffet beslutning om hvilken materieltype, der skal indsættes, vil det nedenstående skema blive udfyldt med data for den relevante materieltype."

Betegnelse og leveringsdata	
Navn eller type	
Producent	
Leveret af fabrik, år og måned:	
Andet	
Komfort	
Antal siddepladser for mindste togenhed	
Siddepladsernes polstring og betræk	
Sædebredde	
Afstand mellem siddepladserne - ved rækkeopstilling - ved sæder vendt mod hinanden	
%-del af passagerområde afsat til ikke-rygere	
Beskrivelse af muligheden for at transportere cykler, barnevogne og kørestole	
Toiletforhold, antal, placering og adgangsforhold for handicappede	
Andet	
Indstigningsforhold	
Gulvhøjde ved indstigning	
Bredde af døråbning	
Beskrivelse af dørlukningsprocedure med vægt på sikkerhedsforhold	
Andet	
Miljø	
Norm for emissioner	
Eksterne støjforhold	
Andet	
Handicapforhold	
Særlige handicappladser og deres placering	
Indstigningsforhold for kørestole	
Andet	
Trafikale egenskaber	

Maksimal hastighed	
Accelerationsforhold	
Andet	

Bilag 12 Definitioner

Bilag 13 Udkast til anfordringsgaranti

UDKAST TIL ANFORDRINGSGARANTI

1. Garantirekvirent og garantibeløb

På foranledning af og for regning ..(operatøren).. bekræftes herved, at vi over for Trafikministeriet uigenkaldeligt og ubetinget garanterer for et beløb stort danske kr.
.....

2. Baggrund for sikkerhedsstillelsen

Beløbet skal tjene til skadesløs sikkerhed for opfyldelse af ethvert krav, som Trafikministeriet har eller senere måtte få mod ..(operatøren).. i forbindelse med kontrakt af ... 2001 med eventuelle senere ændringer om udførelse af offentlig servicetrafik med tog.

3. Garantens ikrafttræden

Garantien er gældende fra dags dato.

4. Udbetaling under garantien

Garantibeløbet udbetales til Trafikministeriet ved Trafikministeriets første skriftlige påkrav til os med tilkendegivelse om, at det krævede beløb tilkommer Trafikministeriet efter den i pkt. 2 nævnte kontrakt.

5. Garantens ophør

Garantien er gyldig, indtil Trafikministeriet skriftligt meddeler os, at garantien er frigivet. Ved delvis frigivelse forbliver garantien i kraft for det ikke frigivne beløb.

Garantierklæringen tilbagesendes til os med påtegning om frigivelse, så snart garantien i sin helhed er frigivet.

6. Kontraktændringer

Trafikministeriet kan give ..(operatøren).. henstand og indgå aftale med ..(operatøren).. om ændringer af den i pkt. 2 nævnte kontrakt, uden at det påvirker nærværende garantis gyldighed.

7. Lovvalg

Nærværende anfordringsgaranti er undergivet dansk ret.

Dato.....

.....
Garantens underskrift

Bilag 14 Fortolkningsbidrag fra udbudsprocessen

1. Indhold

Nærværende bilag udgøres af fortolkningsbidrag fra udbudsprocessen.

Appendiks 1 udgøres af spørgsmål, der er stillet Trafikministeriets departement af de prækvalificerede virksomheder inden tilbudsfristen og Trafikministeriets svar herpå (som blev sendt til alle prækvalificerede virksomheder). Kun spørgsmål og svar som vedrører fortolkning af kontrakten (inkl. bilag) er medtaget.

Appendiks 2 udgøres af Trafikministeriets uddybende spørgsmål til ARRIVA's tilbudsmateriale og ARRIVA's svar herpå. Trafikministeriets spørgsmål blev stillet på et møde med ARRIVA som blev afholdt som et led i en interviewrunde med alle tilbudsgiverne.

Bilag 14, Appendiks 1

Spørgsmål stillet til Trafikministeriet og Trafikministeriets svar herpå

Spørgsmål 3

Omfatter Trafikministeriets ret til at offentliggøre kontrakten også Bilag 2 Priser?

Svar 3

Trafikministeriet ret til at offentliggøre kontrakten omfatter alle dele af kontrakten og således også bilag 2, Priser.

Spørgsmål 9

Minimumskravene til køreplanen er angivet meget præcist i bilag 1, pkt. 2.1, og disse minimumskrav er gentaget i tabellerne i bilag 2 om pristilbud. Så vidt vi kan se ligger disse minimumskrav noget under det servicetilbud, der i dag tilbydes kunderne. I bilag 2, pkt. 1 – står der samtidigt, at det er et ufravigeligt krav, at de beskrevne tabeller i bilag 2 nøje anvendes ved afgivelse af pristilbud. For at undgå misforståelser vil vi godt vide om dette ufravigelige krav til tabeludfyldelse skal forstås således, at det er bilag 1's minimumskrav der skal medtages i principaltilbudene, eller om der er frihed til at angive et togkm-bud, som ligner en mere realistisk køreplan?

Svar 9

I bilag 1 appendiks 1 er angivet den minimumsbetjening, som skal sikres for hver enkelt station. Minimumsbetjeningskravene ligger i de fleste tilfælde under den nuværende betjening af de enkelte stationer. Operatøren skal samlet udføre en større togkmproduktion, end hvad der er nødvendigt for at opfylde minimumsbetjeningen. Denne samlede produktion skal lægges til grund for tilbuddet.

Operatøren kan selv bestemme, hvor og hvornår de ekstra togkm, som ikke medgår til at opfylde minimumsbetjeningen, skal indsættes. I perioden 2003 til 2006 drejer det sig om cirka 23 pct. af den samlede togproduktion, som frit kan disponeres i Sydpakken, og 8 pct. i Nordpakken.

Spørgsmål 12

Gælder minimumsbetjeningen hele året eller kan der tillades sæsonsving. Spørgsmålet gælder også hele systemet.

Svar 12

Minimumsbetjeningen for de enkelte stationer gælder hele året. Den samlede produktion kan dog varieres over året, idet operatøren, jf. svaret på spørgsmål 9, selv kan disponere de togkm, som ligger udover det for minimumsbetjeningen nødvendige.

Spørgsmål 24

Hvem afgør om en togafgang skal forsinkes i afventen af et tilsluttende tog? Hvad med afregningen for rettidighed?

Svar 24

Det er operatørens egen beslutning, i hvilken udstrækning han vil afvente forsinkede tog. Forsinket afgang fra en station, der skyldes afventning af andre operatørs tog, bliver ikke tillagt operatøren i opgørelsen af produktregulariteten.

Spørgsmål 25

Kan der oplyses yderligere om kravene til passagertilfredshedsmålinger

- Antal adspurgte som minimum
- Fordeling af adspurgte ugedage/tid/linie osv.

Er det OK med brug af internt personale til uddeling af skemaer osv.?

Svar 25

I bilag 3 forudsættes, at den endelige metode aftales med og godkendes af Trafikministeriet i forberedelsesperioden, og at der skal være medvirken fra ekstern ekspertise, der kan fungere som garant for undersøgelsens validitet og kvalitet. I denne forbindelse forudsættes, at hensynet til repræsentativitet - både hvad angår de rejsende, rejseformål, linjer og serviceudbud på undersøgelsestidspunktet - indgår i vurderingen af undersøgelsens validitet og kvalitet.

Under respekt af ovennævnte forudsætninger ser Trafikministeriet ingen problemer i, at eget personale medvirker i den praktiske gennemførelse.

Spørgsmål 27

Såfremt den nye operator overtager eller ansætter forhenværende DSB personale, følger den pågældendes SR-uddannelse samt de personlige SR og andre reglementer med? Eller pålægges SR-uddannelse og indkøb af diverse reglementer den nye operatør?

Svar 27

Efteruddannelse vil tage afsæt i den bestående SR-uddannelse.

Det er operatørvirksomhedens ansvar at holde personalet informeret med reglementer. Disse kan købes af Banestyrelsen.

Spørgsmål 29

Vilkår i forbindelse med udlån: Hvem fastsætter størrelsen af evt. lokallønsmidler – og hvordan finansieres de? Er det udgift for operatør?

Svar 29

Størrelsen af lokallønspuljer fastsættes af Personalestyrelsen på baggrund af lønstatistikker og aftale om procent af lønsum. I indeværende år er det ca. 2 pct. Operatøren afholder alle udgifterne til løn i udlånsperioden herunder udgifter til eventuelle tillæg.

Spørgsmål 30

Hvem fastsætter DSB's administrationsomkostninger for udlånte tjenestemænd? Hvordan sikres, at DSB i sit tilbud indregner udgifter hertil? Skal operatøren refundere DSB lønudgifterne forud, således at 1. refusion sker samtidig med driftsstart (tjenestemænd i staten er som bekendt forudlønnede)

Svar 30

DSB følger retningslinjer herfor. DSB skal i sit eget tilbud indregne de samme administrationsomkostninger.
Refusionen af lønudgifterne skal ske forud.

Spørgsmål 32

Skal en evt. ny operatør betale DSB's uddannelsesinstitution for grunduddannelsen af en lokomotivfører, og i givet fald hvor meget?

Svar 32

I forberedelsesperioden refunderer Trafikministeriet uddannelsesomkostningerne i forhold til DSB eller privatbanerne. Trafikministeriet refunderer ligeledes den løn, der betales i uddannelsesperioden, men ikke den løn, der afholdes mellem uddannelsens afslutning og driftsstart.

Uddannelsesomkostninger vil fra driftsstart og frem til ikrafttrædelsen af det offentlige uddannelsesstilbud, der forudsættes etableret, blive refunderet efter samme principper som forud for driftsstart.

Spørgsmål 33

Ved overtagelse af Nord- og/eller Sydpakken vil meget af det arbejde, som udføres i dag, godt kunne ændres væsentligt. Jeg tænker bl.a. på indsættelse af helt nyt og anderledes materiel, med helt nye og anderledes krav og arbejdsrutiner til personalet. Har vi mulighed for – hvis noget sådant skulle ske – at benytte os af eget personale, hvis vi dermed mener at trafikafvikling og service bliver bedre?

Svar 33

Ja man kan benytte sig fuldt ud af eget personale – undtagen de overenskomstansatte, der overtages i medfør af lov om virksomhedsoverdragelse.

Spørgsmål 35

Ifølge denne plan skal de tjenestemandsansatte førere per den 3/6 give interessetilkendegivelse og den 5/9 endelig tilsagn om overgangsforhold til den nye operatør. Samtidigt fremgår det at uddannelsen af evt. nyansatte førere skal starte ultimo marts med tilmelding ultimo februar. Hvordan skal den nye operatør håndtere uddannelsen af nye førere når det endelige tilsagn/afslag fra det nuværende personale kommer så sent at et kursusforløb for nye førere stort set ikke er muligt? Hvordan opnås konkurrencelighed i forhold til DSB på dette punkt?

Svar 35

Det foreløbige tilsagn fra tjenestemænd lægges til grund for tilbudet. Foreløbige tilsagn skal gives den 5. april 2002. Det endelige tilsagn skal gives 4 måneder før driftsstart. Uddannelse af lokoførere kan ske før datoen for det endelige tilsagn. Der er fejl i den fremsendte tidsplan på dette punkt. En ny tidsplan vil derfor blive fremsendt efterfølgende. Det er ikke muligt at opnå konkurrencelighed med DSB på dette punkt.

Spørgsmål 40

Forholdene omkring ATC beskrives detaljeret, men hvad med strækingsradioen?

Svar 40

Kravet til radio i materiel er en del af kravet for at få en overensstemmelseserklæring. Der er mulighed for leje strækingsradio af Banestyrelsen.

Spørgsmål 41

Kan reservedele til MR tog ud over omløbsdele købes af DSB? Til hvilken pris?

Svar 41

Reservedele til materiel, der af DSB er udlejet til offentlig servicetrafik, kan købes hos DSB, idet DSB dog ikke er forpligtet til at lagerføre reservedele i et antal, der overstiger behovet til DSB's aktuelle MR-flåde. Prisen for reservedele beregnes af DSB inden for rammerne af et prisloft, der er aftalt mellem DSB og Trafikministeriet. Prisen på de enkelte reservedele kan oplyses ved henvendelse til DSB. Det henstilles, at der ikke anmodes om en fuld reservedelsprisliste, men at der efter behov forespørges om priser på relevante reservedele.

Spørgsmål 43

Kan en operatør, der er tildelt Sydpakken, bygge sit eget værksted?

Svar 43

Det er tilladt at bygge sit eget værksted.

Spørgsmål 45

Vil det opfylde kravene kun at have én lavgulvsindstigning og -afdeling per tog?

Svar 45

Ja.

Spørgsmål 46

Hvorfor skal værksteder genetableres til indflytningsstand ved fraflytning, når det samme ikke gælder stationer? – eks. Struer, hvor der alligevel ikke efter en kontraktperiode kan køre MR tog

Svar 46

Det vil fremgå af aftalen om leje af DSB's eftersynshal i Struer, at lejer har retableringspligt, medmindre dette krav skriftligt er frafaldet af udlejer. Ved beslutning om eventuelle modifikationer af DSB's værkstedsfaciliteter forudsættes der således indgået aftale med parterne om, i hvilket omfang der skal foretages retablering efter fraflytning.

Spørgsmål 47

Kan der opnås en kontraktlængde på 8 år ved at køre med MR-tog frem til den 01.01.2005 og derefter med nyt materiel på alle strækninger?

Svar 47

Ja, hvis det nye materiel er fabriksnyt ved indsættelsen.

Spørgsmål 48

Skal der indsættes nyt materiel i begge pakker, hvis et samlet bud skal opnå en kontraktlængde på 8 år?

Svar 48

Ja.

Spørgsmål 49

Hvor mange MR/MRD togsæt står til rådighed for udlejning? Må disse togsæt anvendes uden for landets grænser til anden fri trafik?

Svar 49

I henhold til udbudsmaterialets bilag 5, pkt. 2.2.2, kan der lejes det antal togsæt, der svarer til det behov, der opgøres i en af Trafikministeriet godkendt omløbsplan for den udbudte trafik.

Togsæt, der lejes af DSB til brug ved udbud af offentlig servicetrafik, må ikke anvendes til fri trafik uden for landets grænser, bortset fra eventuel fri trafik i Tyskland på strækningen mellem Tønder-grænse og Niebüll.

Spørgsmål 50

Såfremt en operator ønsker at opsiges lejekontrakten på de fremlejede MR togsæt før tid evt. i forbindelse med indkøb af nyt materiel, er det da muligt at fremleje MR togsæt til tredjeperson? Er det eventuelt muligt at købe de fremlejede togsæt, såfremt denne situation måtte opstå?

Svar 50

Der er ikke mulighed for at fremleje de lejede MR-togsæt til tredjeperson. Køb af MR-togsættene er et mellemværende mellem DSB og operatøren. Der er ikke mulighed for at indsætte togsættene i udlandet – bortset fra strækningen til Niebüll. Kontrakterne med DSB om leje af materiel, jf. appendiks 1 og 2 til udbudsmaterialets bilag 5, kan på nærmere beskrevne vilkår opsiges af lejer med et varsel på 12 måneder.

Spørgsmål 54

Vil DSB's nuværende opholds- og velfærdslokaler være til rådighed for de nye operatører, når de overtager personale fra DSB fremføring?

Svar 54

Operatørerne kan hos DSB leje lokaler til brug for personalet, såfremt sådanne er ledige, efter særskilt gensidig aftale mellem parterne. DSB har over for ministeriet tilkendegivet at ville bestræbe sig på at dække operatørernes behov for driftsnære lokaler til driftspersonalet. Ministeriet har ikke pålagt DSB at stille lokaler til rådighed til dette formål. Se også udbudsmaterialets Bilag 7.

Spørgsmål 55

Kan man benytte DSB's opholds- og velfærdslokaler i Århus og Struer, eller skal der etableres nye lokaler?

Svar 55

Den nye operatør må som anført i svaret på spørgsmål 54 forhandle med DSB, og DSB er ikke forpligtet til at stille lokaler til rådighed. I eftersynshallen i Struer findes der dog opholds- og velfærdslokaler, som DSB er forpligtet til at udleje.

Spørgsmål 57

Må operatøren ikke gå ud over – eller frasige sig – Banestyrelsens ydelser?

Svar 57

De ydelser, Banestyrelsen yder, er oplagte at tage imod, og de betales via infrastrukturafgiften.

Spørgsmål 58

Må operatøren ændre åbningstiderne, under forudsætning af, at det samlede antal åbne timer er mindst det samme som nu – og må åbningstiden udvides?

Svar 58

I henhold til udbudsmaterialets bilag 7, pkt. 2.2.1, skal stationer, hvor billetalg betjenes af operatørens eget personale, betjenes i et tidsmæssigt omfang, der svarer

til de åbningstider, der er anført for dagens situation i appendiks 2 til bilag 7. Det skal forstås sådan, at der henholdsvis mandage-fredage, lørdage og søn- og helligdage skal være åbent samme antal timer som i dag. Operatøren kan inden for disse rammer fastlægge, i hvilket tidsrum det er mest hensigtsmæssigt at holde åbent. Hvis en station f.eks. på søn- og helligdage har åbent fra 11.00 til 20.00 jf. appendiks 2 til bilag 7, skal der fortsat opretholdes 9 timers åbningstid på søn- og helligdage, men åbningstiden kan, hvis det skønnes mere hensigtsmæssigt, i stedet placeres fra 13.00 til 22.00.

I henhold til udbudsmaterialets Indledning og vejledning, pkt. 9, kan der ved alternative tilbud tages forbehold for afsnit 2.2.1 i bilag 7. Der kan således afgives alternative tilbud med andre åbningstider på stationerne end de i udbudsmaterialet beskrevne.

Der henvises i øvrigt til operatørens mulighed for, såfremt der efter operatørens opfattelse sker ændringer i behovet for personlig betjening, løbende at foreslå ændringer i betjeningsform og betjeningsomfang som anført i udbudsmaterialets bilag 7, afsnit 2.4.

Spørgsmål 64

Skal personalet i kategori 1 være direkte ansat af operatøren?

Svar 64

Betjeningen af stationer i kategori 1 skal ske ved operatørens eget personale, i den forstand at personalet, der udfører opgaven, skal have passagerbetjeningen som sit primære arbejdsområde.

Teksten i udbudsmaterialets bilag 7, punkt 2.2 kan give anledning til misforståelse, og det skal derfor præciseres, at det ikke er et krav, at personalet direkte skal være ansat af operatøren. Operatøren har dog ansvaret for, at personalet, der varetager betjeningen af kunderne, er kvalificeret og uddannet.

Spørgsmål 66

Hvilke muligheder er der for profilering på stationen for en ny operatør?

Svar 66

Det fremgår af lejekontrakten, som udsendes snarest, at lejer har ret til ”sædvanlig skiltning for jernbanestationer af samme type”. Lejers skiltning skal respektere eventuelle fredningsbestemmelser.

Spørgsmål 67

Vi har netop set to amter sætte priserne op med meget mere end den alm. prisudvikling – er det rigtigt forstået, at de merindtægter, der som følge heraf ligger udover en stigning i nettoprisindekset skal afleveres til Trafikministeriet?

Svar 67

Af de merindtægter, der er en følge af stigninger i taksterne udover stigningen i nettoprisindekset, skal 70 % af indtægterne afleveres til Trafikministeriet; de 30 % af merindtægterne tilfalder operatøren.

Spørgsmål 68

Må billetprisen for en rejserelation i år 2007 stige med mere end 15% mere end stigningen i nettoprisindekset i forhold til prisen i år 2001?

Svar 68

De 15% gælder fra år 2006 og for de efterfølgende år i kontraktperioden.

Spørgsmål 69

I tilfælde af en 8-årig kontrakt må billetprisen for en rejserelation i år 2010 være steget med mere end 15% mere end nettoprisindekset i forhold til prisen i år 2001?

Svar 69

De 15% gælder fra år 2006 og for de efterfølgende år i kontraktperioden.

Spørgsmål 70

Hvorledes indgår evt. takststigninger hos DSB i år 2002 i beregningerne?

Svar 70

Der er indgået en aftale mellem Trafikministeriet og DSB om at DSB i år 2002 og 2003 ikke må regulere taksterne mere end udviklingen i nettoprisindekset.

Spørgsmål 71

Det angives som eksempel, at for en rejse fra Hadsten til Odense tilfalder hele billetindtægten DSB, uanset valg af tog mellem Hadsten og Århus. Hvad er baggrunden for det? Hvad med en rejse fra Hadsten til Århus, som foretages i operatørens tog?

Svar 71

Afregningen på fællesstrækningerne er baseret på en naturaludligning for forenklingens skyld. Operatøren skal på den ene side afstå fra sin indtægtsandel for rejser mellem stationer på fællesstrækninger og DSB stationer, f.eks. ved en rejse Hadsten – Odense, men modtager til gengæld også indtægten fra alle lokale rejser på fællesstrækninger, uanset hvilke tog de er kørt i - f.eks. indtægter fra rejser Hadsten – Århus i DSB tog.

Spørgsmål 72

Er der en fordelingsnøgle for indtægter for frikort?

Svar 72

Indtægter for salg af frikort vedrører udelukkende frikort udstedt af DSB til tidligere DSB-ansatte i Banestyrelsen. Disse frikort er gyldige på operatørens strækninger, som det fremgår af afsnit 7.8.2 i udbudsmaterialet. Hele beløbet på 1000 kr. pr. kort tilfalder DSB.

Spørgsmål 74

Vil det være muligt at indkøbe frirejser hos DSB på samme vilkår som er gældende dags dato?

Svar 74

Køb af frirejser indbyrdes mellem operatørerne er spørgsmål, som overlades til forhandling mellem operatørerne. Det gælder også køb af frirejser på de tidligere privatbaner, og det gælder de tidligere privatbaners køb af frirejser ved nye operatører.

Spørgsmål 76

Hvorledes skal evt. ”telefonoplysnings” omkostninger om rejser via flere operatørers strækninger fordeles?

Svar 76

Eventuel afregning af gensidige ydelser vedrørende telefonbetjening af kunder må bero på frivillige forhandlinger mellem operatørerne.

Spørgsmål 77

Hvem skal betale eventuelle udgifter til tilslutning til distributionsnet i forbindelse med ændringer? Skal der betales for at være tilsluttet ”Rejseplanlæggeren” og i givet fald hvor meget?

Svar 77

Som det fremgår af appendiks 11 til bilag 8 betales en andel af Rejseplanens omkostninger svarende til det enkelte selskabs passagerindtægter. Disse regler gælder fra 2002. Der vil også efter 2003 være ikke-diskriminerende betaling til Rejseplanen. Der kan opstå stigninger i betalingen til Rejseplanen, idet Rejseplanen løbende forbedres, hvilket kan kræve øgede finansieringsbidrag i nogle år. Trafikministeriet vil kompensere nye operatører for den del af betalingen til Rejseplanen, der overstiger det 3-dobbelte niveau i forhold til niveauet i 2001.

Spørgsmål 78

Såfremt publikumskøreplanerne skal indeholde køreplaner for strækninger, der er betjent af forskellige operatører, hvordan fordeles produktionsomkostningerne for køreplanerne mellem operatørerne?

Svar 78

DSB er forpligtet til at optage nye operatører i den trykte (samlede) køreplan uden beregning. Fordeling af produktionsomkostninger for udgivelse og distribution af køreplansfoldere er imidlertid et forhandlingsspørgsmål mellem operatører. DSB er forpligtiget til skiltning på opslagskøreplaner.

Spørgsmål 79

Hvilken procedure skal følges, såfremt en operatør ønsker at udvide den eksisterende infrastruktur. Kan den nye operatør bygge nye stationer?

Svar 79

Det kræver i så fald en forhandling med Trafikministeriet. Det indgår ikke som en del af kontrakten vedrørende den udbudte trafik.

Spørgsmål 80

Hvordan løses konflikter i tildelingen af kapacitet til DSB og ny operatør?

Svar 80

Tildeling af infrastrukturkapacitet sker efter entydige regler i henhold til bekendtgørelse nr. 1186 af 15. december 2000 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet. Det følger heraf, at offentlig servicetrafik har første prioritet ved tildeling af banekapacitet. På de udbudte strækninger – ekskl. fællesstrækninger - vil operatøren være eneste udbyder af offentlig servicetrafik og vil derfor kunne fastsætte køreplanen i henhold til sine egne planer og behov. På fællesstrækninger vil der forekomme offentlig servicetrafik udført af både DSB og operatøren. Banestyrelsen skal ved forhandling søge en løsning, der tilgodeser begge parter i tilfælde af manglende infrastrukturkapacitet. Hvis dette ikke er muligt, prioriteres togene i forhold til deres transportarbejde. I praksis vil det sige, at de tog, som kører længst, får første prioritet.

Spørgsmål 81

Har Trafikministeriet sikret sig, at Banestyrelsen kan indgå kontrakt med en ny operatør før Jernbanetilsynets godkendelse og før opnåelse af sikkerhedscertifikat?

Svar 81

Ja, Banestyrelsen vil kunne indgå kontrakt med en ny operatør inden Jernbanetilsynets godkendelser foreligger.

Spørgsmål 82

Som operatør vil man jo gerne kunne tilrettelægge så god en køreplan som muligt for derved også at tiltrække flere kunder og øge indtjeningen. Hvis vi – som ny operatør ønsker at få gennemført sporændringer, der muliggør køreplansforbedringer, hvilket proces skal så igangsættes? Hvis ikke

Banestyrelsen har kapaciteten vil en ny operatør så kunne få forbedringerne gennemført ved selv at investere?

Svar 82

Banestyrelsen har et lille beløb til forbedringer af infrastrukturen. Operatøren har 2 valgmuligheder:

1. Sende ansøgning til koordineringskomiteen
2. Egenfinansiering

Ændring af signalsystem indgår under 5 års planer. Forvarmeanlæg er typisk finansieret af operatøren selv.

Spørgsmål 84

Hvad er Trafikministeriets ”Markup”?

Svar 84

2%.

Spørgsmål 85

Er en førerrumsopholdstilladelse uden beregning, såfremt den nye operatør ønsker at uddanne eget personale i forberedelsestiden? Er den nye operatør underlagt samme regler som DSB, når der er tale om tjenesteorlov, tjenestefrihed (eksempelvis tillidsrepræsentanter samt sygefravær)?

Svar 85

På strækninger hvor der udføres offentlig service trafik, er DSB kontraktligt forpligtet til at strækningsindøve lokomotivførere fra andre operatører på de samme vilkår som ved strækningsindøvning af egne lokomotivførere. Der kan således alene blive tale om betaling af de faktiske omkostninger, der er forbundet hermed, herunder førerrumsopholdstilladelse.

Den nye operatør er underlagt de samme regler som DSB med hensyn til udlånte tjenestemænd. Med hensyn til personale, der har orlov fra DSB samt overenskomstansat personale, er det den relevante overenskomst, der er gældende.

Spørgsmål 86

En hjælpevogn er den indeholdt i kontrakten eller skal den i en separat kontrakt?

Svar 86

Spørgsmålet om hjælpevogn fremgår ikke eksplicit af udbudsmaterialets bilag 10, men hjælpevognsberedskab er inkluderet i den kontrakt, der skal indgås med Banestyrelsen om kapacitetstildeling.

Spørgsmål 89

Skal optionen for Tønder - Niebüll gælde for hele året?

Svar 89

I henhold til udbudsmaterialets Indledning og vejledning, pkt. 8 og 9 vedr. ufravigelige krav til henholdsvis principaltilbud og alternative tilbud, kan der ikke tages forbehold for bilag 1, herunder minimumsbetjeningen i henhold til bilag 1, appendiks 3, pkt. 4.1.1. Ud over denne minimumsbetjening er der frihed til at variere betjeningsomfanget over året i de afgivne tilbud.

Spørgsmål 97

Idet et integreret transportsystem er meget vigtigt for at styrke passagergrundlaget, kan vi så formode, at DSB's køreplaner for Intercitytogene ikke vil blive ændret i kontraktperioden? Hvis køreplanerne ændres, kan omfanget af ændringerne beskrives nu?

Svar 97

Nej, køreplanerne for fjerntogene vil kunne ændre sig både i forhold til dagens køreplan og aktuelle visioner om den fremtidige fjerntogskøreplan. Det er op til operatørerne indbyrdes løbende at aftale korrespondancer mellem togsystemerne. Man kan i tilbudsgivningen basere sig på, at den i juni 2001 iværksatte køreplan for DSB's fjerntog også vil gælde i 2003.

Spørgsmål 98

Thybanen betjenes i dag delvist af togbusser. Det vil sige at betjeningen er mindre end 11 tog om dagen. Vil dette være tilladt i fremtiden?

Svar 98

Thybanen skal betjenes med 11 togpar på hverdage, 9 på lørdage og 8 på søn- og helligdage. Den regelmæssige køreplan accepteres ikke opfyldt med busser.

Spørgsmål 104

Ifølge kontrakten med Banestyrelsen skal operatøren betale en bonus til Banestyrelsen, hvis "kanalregulariteten" er tilstrækkelig høj. Er den bonus en udgift for operatøren, eller dækkes den af Trafikministeriet ifølge Bilag 1, afsnit 4.2?

Svar 104

Den er en udgift for operatøren, og det er en sag mellem Banestyrelsen og operatøren.

Spørgsmål 105

Den endelige kanaltildeling og tildeling af adgang til vedligeholdsfaciliteter, og dermed den endelige køreplan for fællesstrækningerne vil først ske når kontrakten er underskrevet. Hvad hvis der er så store ændringer at dette medfører væsentlige merudgifter, f.eks. anskaffelse af et ekstra togsæt?

Svar 105

Det er operatørens risiko. Operatøren skal indregne en reserve, som også skal dække den situation. Det anbefales, at operatøren tager kontakt til Banestyrelsen for den bedst mulige afstemning af kanaler i sin køreplan.

Spørgsmål 107

Har Trafikministeriet lagt sig fast på, hvem der må eller skal udstede sikkerhedscertifikat?

Svar 107

Sikkerhedscertifikat skal udstedes af Jernbanetilsynet.

Spørgsmål 108

Ad del 3, bilag 4, personale, afsnit 3.3: Hvilke regler og kutymer, for eksempel vedr. arbejdstilrettelæggelse, gælder for tjenestemænd, der udlånes fra DSB til en ny operatør – gælder de regler, de er underlagt som tjenestemænd i DSB, eller har den nye operatør mulighed for at indgå nye aftaler herom med den forhandlingsberettigede organisation?

Svar 108

Reglerne for tjenestemænd er fastsat i lov om tjenestemænd (LBK nr. 678 af 17/09/1998). Der er mulighed for at fravige disse regler. DSB har oplyst, at der ikke gælder særlige kutymer for grupper af medarbejdere, der er omfattet af tilbudet om udlån. Det kan dog ikke udelukkes, at enkelte medarbejdere kan påberåbe sig en individuel kutyme. Dette kan først konstateres ved den endelige identifikation af medarbejdere, der modtager tilbud om udlån.

Spørgsmål 114

I Trafikministeriets udbudsmateriale for udbud af togtrafik – Indledning og vejledning 16.2 fastslår at man ved bedømmelsen vil blive lagt vægt på ”Den effektive gennemsnitlige rejsetid for passagererne”. Er det de samme mål som angives i bilag 11, appendiks 3? Hvis det forholder sig sådan vil det være den hurtigste- eller den gennemsnitlige rejsetid der bliver lagt til grund og vil det så være et gennemsnit af alle rutediagrammer der bliver benyttet, eller skal der bruges en anden form for beregning? Vær venlig at forklare hvad der tilsigtes.

Svar 114

Den ”effektive gennemsnitlige rejsetid for passagererne” opgøres ved at vægte den gennemsnitlige rejsetid mellem to stationer - inklusiv omstigningstid og ventetid i de tilfælde, hvor sådanne måtte forekomme - svarende til informationerne i bilag 11, appendiks 3, med antallet af rejser i de enkelte stationsrelationer. Store rejsetidsforbedringer i stationsrelationer med mange passagerer vejer således tungere end tilsvarende rejsetidsforbedringer i relationer med færre passagerer.

Spørgsmål 115

[vedr. bilag 8, afsnit 4.6].

DSB er forpligtet til at indrapportere salg af kombinerede billetter inden for 40 dage efter salget. Med ROSA vil DSB have en øjeblikkelig information om operatørens salg. Vil information om DSB salget være til rådighed for operatøren?

Svar 115

Med hensyn til kombinerede billetter der udstedes mellem operatøren og DSB, vil der være statistikker til rådighed for både operatøren og for DSB uanset hvem der har udstedt den kombinerede billet.

Med hensyn til udstedelse af billetter inden for operatørens egne strækninger kan operatøren selv vælge om vedkommende vil etablere sit eget IT system, eller man vil benytte sig af ROSA. Benytter operatøren ROSA vil man slippe for at skulle udvikle eget system. Til gengæld vil DSB qua systemets opbygning have fuld indseende med hele billetsalget på ROSA. Operatøren kan ikke forvente at få adgang til statistikkerne i ROSA med hensyn til billetsalg, som udelukkende foregår på DSB-strækninger.

Spørgsmål 116

[vedr. bilag 8, afsnit 7.8.2].

Operatøren er forpligtet til at acceptere tidligere DSB og DNRA (Banestyrelsen) ansatte frie rejser mod betaling. Hvordan opnår operatøren en andel af denne betaling, og hvordan er den nuværende fordeling mellem Nord- og Sydpakkerne?

Svar 116

Spørgsmålet synes ikke helt at være i overensstemmelse med det pågældende afsnit i udbudsmaterialet. Af udbudsmaterialet fremgår det, at operatøren er forpligtet til at acceptere frikort udstedt af DSB til tidligere DSB-ansatte, som nu er ansat i Banestyrelsen. Nye operatører modtager ikke andel af de 1000 kr., som DSB modtager pr. kort. Det bemærkes, at der kun vil være tale om et beskedent antal rejser med disse frikort på de udbudte strækninger.

Der er givet et tilsvarende svar på det tidligere stillede spørgsmål 72 vedrørende samme emne.

Spørgsmål 117

[vedr. bilag 8, afsnit 7.8.3].

Operatøren er forpligtet til at acceptere frie rejser udstedt til den kongelige familie og et uspecificeret antal af ministre og tjenestemænd. Hvor mange frirejser udstedes? Og hvor længe er de gyldige? Kan disse eller andre obligatoriske frirejse brugere fratrækkes målet for den maksimale togbelastning?

Svar 117

DSB udsteder ifølge kontrakten mellem DSB og Trafikministeriet frikort til Kongehuset og hofstaterne, medlemmer af Folketinget, ministre, medlemmer af Europaparlamentet, fhv. medlemmer af Europaparlamentet og Folketinget,

Folketingets Bureau, Jernbanerådets medlemmer, fhv. medlemmer af Jernbanerådet, Kommissarius, ansatte i Jernbanetilsynet og tjenestemandsansatte i departementet m.fl.

Der udstedes årligt knapt 1000 frikort af denne type.

Det er uklart, hvad der menes med sidste del af spørgsmålet; de obligatoriske frirejsebrugere ses ikke at have nogen sammenhæng med ”togbelastningen”.

Spørgsmål 118

[vedr. bilag 8, appendiks 7, § 13, stk. 2].

”DSB stiller det nødvendige udstyr til rådighed uden beregning til busoperatøren”.

Gælder den samme forpligtelse for operatøren af disse udbud? Hvor har dette været tilfældet i det udbudte område? Og hvor kunne det forekomme?

Svar 118

I alle de 5 amter, de udbudte strækninger ligger i, anvendes i dag klippekort af samme type, som DSB anvender. Disse klippekort kan valideres af de såkaldte Almex M maskiner. Med bestemmelsen i Bus & Tog-samarbejdet sigtes der mod en situation, hvor en togoperatør måtte vælge at bruge en anden form for klippekort/flerturs-kort end den gængse type. I dette tilfælde måtte operatøren efter de nuværende regler i Bus & Tog-samarbejdet påtage sig at sørge for, at operatørens klippekort/flerturs-kort kan valideres i busserne.

Spørgsmål 121

Hvem bærer risikoen for, at de overenskomstansatte medarbejdere og tjenestemændene inden driftsstart fragår deres bindende tilsagn om at fortsætte ansættelsen på de udbudte strækninger?

Svar 121

det omfang, en overenskomstansat medarbejder overdrages i henhold til lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse, eller en tjenestemand accepterer udlån til/overgang til overenskomstansættelse hos operatøren, vil medarbejderen være retligt forpligtet til overgang.

Hvis medarbejderen efterfølgende fragår denne forpligtelse, vil dette som udgangspunkt indebære, at medarbejderen har bragt sit ansættelsesforhold til ophør ved opsigelse med de rettigheder og forpligtelser, der følger heraf. Dette gælder dog ikke, såfremt overgangen for en overenskomstansat medarbejder medfører stillingsforandringer, som medarbejderen ikke har været forpligtet til at tåle. I så tilfælde anses medarbejderen for opsagt af arbejdsgiveren. I ingen af situationerne vil DSB eller operatøren over for medarbejderen kunne fordre naturalopfyldelse.

Spørgsmål 122

I bilag 4 pkt. 3.3.2 er anført, at den nye operatør skal refundere nogle ikke nærmere fastsatte administrationsomkostninger. Hvilke retningslinier skal DSB

følge ved fastsættelsen af administrationsomkostningerne, jf. svaret på spørgsmål 30 i referatet fra spørgerunden medio juni 2001?

Svar 122

De administrationsomkostninger DSB er berettiget til at opkræve, er fastsat ifølge regnskabsreglementet for DSB. Omkostningerne skal udregnes i forhold til de faktiske reelle omkostninger, DSB har ved udførelsen af opgaven.

Spørgsmål 124

Kan de togkilometer som operatøren af nordpakken kører på sydpakkens strækning (Herning-Skjern) medregnes i opfyldelsen af udbudsmaterialets krav til antal togkilometer for operatøren af sydpakken

Svar 124

Svaret er bekræftende. De kilometre, som skal produceres i de to pakker, vedrører den fysiske produktion på de respektive net – hvad der ikke fremgår tilstrækkeligt tydeligt af udbudsmaterialet, og som derfor hermed skal præciseres.

Operatøren af Nordpakken skal f.eks. sørge for, at der årligt produceres 3,09 mio. togkm på årsplan frem til 2006 på strækningerne Århus - Struer –Thisted og Skjern - Struer. Derudover skal der mellem stationerne på strækningen Holstebro – Skjern og Herning gennemføres fire tog dagligt dvs. udføres fire afgange dagligt på Sydpakkens strækning mellem Skjern og Herning.

Nordoperatøren kan i de 3,09 mio. togkm indregne de togkm, som operatøren af Sydpakken er forpligtet til at udføre mellem Skjern og Ringkøbing.

De to forpligtelser udligner i et vist omfang hinanden, men ikke helt. Operatøren af Nordpakken bliver for at sikre opfyldelse af sine forpligtelser nødt til at producere 50.000 togkm mere om året end produktionen på sit eget net. Det skyldes, at strækningen Skjern - Herning er 17 km længere end Skjern – Ringkøbing. Operatøren af Sydpakken kan af samme årsag opfylde sit produktionskrav ved at udføre 50.000 togkm mindre om året end den samlede krævede produktion på strækningen Århus – Skjern - Tønder.

Spørgsmål 125

Kan de 4 tog som operatøren af nordpakken kører på sydpakkens strækning (Herning-Skjern) medregnes i opgørelsen af antallet af tog som betjener de enkelte stationer i Sydpakken?

Svar 125

Ja

Spørgsmål 128

Vedr. tjenestemænd er der i orlovsmodellen anført, at den nye operatør kan opretholde indbetalingen til tjenestemandspension. Hvor meget andrager den pensionsindbetaling?

Svar 128

Som anført i udbudsmaterialets bilag 4 appendiks 4 indebærer orlovsordningen, at indbetaling af tjenestemandspension kan opretholdes, således at den nye operatør indbetaler et beløb svarende til DSBs pensionsbidrag i den stilling, der er ydet orlov fra. Dette forudsætter, at operatøren indgår aftale med de berørte faglige organisationer om, at der ikke samtidigt betales overenskomstmæssigt pensionsbidrag.

Med hensyn til pensionsindbetalingens præcise omfang kan dette først fastsættes, når det endeligt er fastsat, hvor mange og hvilke tjenestemænd der vælger orlovsmodellen. Der henvises i øvrigt til bilag 4, tabel 5, der viser løn og pensionsdata for den samlede mængde tjenstemandsansatte lokoførere.

Der vil blive udarbejdet en ny fuld læsbar version af bilag 4, tabel 5.

Spørgsmål 129

I udbudsmaterialet bilag 2 pkt. 1 er angivet:

”De angivne priser skal være **ekskl. moms**” og ”Priserne er **inklusiv alle** tilbudsgiverens omkostninger”

Endvidere er der i selve kontrakten (side 15) angivet: ”De angivne vederlag er i danske kroner (og evt. i EURO) og indeholder alle ved kontraktens indgåelse gældende afgifter **bortset fra moms**”

Der ønskes en præcisering af, om de ovenstående formuleringer skal tolkes som:

- at kontraktbetalingen fra Trafikministeriet til operatøren er **ekskl. moms**, men at tilbudet som følge heraf skal omfatte omkostningen til ikke afløftningsberettiget moms (idet indgående moms ikke kan afløftes, når hverken billetindtægter eller kontraktindtægter er pålagt moms), og at denne omkostning på lige fod med andre omkostninger indgår ved vurderingen af prisen på det samlede tilbud.

eller som

- at kontraktbetalingen fra Trafikministeriet til operatøren er **ekskl. moms**, og at tilbudet **ikke** skal indeholde omkostningen til ikke afløftningsberettiget moms, idet operatørerne bliver kompenseret for denne post og udgifterne til ikke afløftningsberettiget moms **ikke** indgår ved sammenligningen af tilbudene

Svar 129

Kontraktbetalingen fra Trafikministeriet til operatøren er **ekskl. moms**, og tilbuddet skal som følge heraf omfatte omkostningen til ikke afløftningsberettiget moms (idet indgående moms ikke kan afløftes, når hverken billetindtægter eller kontraktindtægter er pålagt moms), og denne omkostning indgår på lige fod med andre omkostninger ved vurderingen af prisen på det samlede tilbud.

Spørgsmål 130

Hvem er ansvarlig for snerydning på de udbudte strækninger?
Hvem afholder udgiften til ovenstående?

Svar 130

Banestyrelsen er ansvarlig for snerydning på de udbudte strækninger. Banestyrelsen foretager vintertjeneste, herunder snerydning og saltning af sporarealer, perronarealer, adgangssteder, fortovsarealer, trapper, tunneller og stibroer. For nærværende afholdes udgiften af Banestyrelsen.

Spørgsmål 131

Hvem er ansvarlig for hjælpevogn på de udbudte strækninger?
Hvem afholder udgiften til ovenstående?

Svar 131

I forbindelse med bodelingen mellem Banestyrelsen og DSB overgik materiel til brug for hjælpevognsberedskab til DSB. I den anledning har DSB og Banestyrelsen indgået en aftale om at DSB skal yde hjælpevognsberedskab, dækkende Banestyrelsens sporområder og de sporområder som Banestyrelsen forvalter. Den operatør der er årsag til en situation hvor hjælpevogn er påkrævet, er ansvarlig for at give underretning til Banestyrelsen i henhold til de fastsatte retningslinier. Banestyrelsen igangsætter herefter hjælpevognsberedskab og er øverste leder af den samlede indsats på skadested. Den ansvarlige operatør afholder omkostningerne til hjælpevognsberedskabet i henhold til fakturering fra Banestyrelsen.

Spørgsmål 134

Kan de nye operatører indkøbe sikkerhedsreglementer til deres ledelsesorganisation under samme ordning, som de nuværende privatbaner eks. Vestbanen A/S?

Svar 134

Nye operatører får adgang til sikkerhedsreglementer SR, SIN, TIB m.m. på samme vilkår som de øvrige operatører. Således vil Banestyrelsen som infrastrukturforvalter stille de for kørslen på et baneafsnit fornødne tekniske forskrifter til rådighed for jernbanevirksomhederne, jf. § 8 c i lov 289 af 18. maj 1998 om jernbanevirksomhed m.v. som ændret ved lov nr. 124 af 27. februar 2001.

Spørgsmål 135

Kan de nye operatører få strækningsindøvelse på samme vilkår som de eksisterende privatbaner?
Hvis ikke, bedes vilkår og betingelser for denne ydelse oplyses.

Svar 135

Som anført i svaret på spørgsmål 85, er DSB på strækninger, hvor der udføres offentlig service trafik, kontraktligt forpligtet til at strækingsindøve lokomotivførere fra andre operatører på de samme vilkår som ved strækingsindøvning af egne lokomotivførere. Der kan således alene blive tale om betaling af de faktiske omkostninger, der er forbundet hermed, herunder førerrumsopholdstilladelse.

Spørgsmål 136

På en række stationer vil der være både DSB-personale samt personale fra de nye operatører, vil det her være muligt at benytte de samme velfærdslokaler?

Svar 136

Som anført i svaret på spørgsmål 54-55 kan operatørerne hos DSB leje lokaler til brug for personalet, såfremt sådanne er ledige, efter særskilt gensidig aftale mellem parterne. DSB har over for ministeriet tilkendegivet at ville bestræbe sig på at dække operatørernes behov for driftsnære lokaler til driftspersonalet. Ministeriet har ikke pålagt DSB at stille lokaler til rådighed til dette formål. DSB er således ikke pålagt at lade andre operatører benytte velfærdslokaler, der også benyttes af DSB-personale.

Spørgsmål 145

Er de i tabellen ”Oplysninger om skønnede forbrugsafgifter (el, vand og varme) for lejemål af udbudte stationer” anførte opgørelser over udgifter til elektricitet allerede indeholdt i de øvrige omkostninger (forbrugsudgifter og forbrugsafgifter) i lejekontrakten for de pågældende stationer? Eller er der tale om omkostninger, som operatøren skal betale direkte til leverandøren?

Svar 145

Forbrugsafgifter skal operatøren betale udover lejen i lejekontrakten.

Spørgsmål 146

Er det udstyr til hjælp for handicappede (for eksempel rullestol, lift/rampe), som er nævnt i brochuren ”Handicapservice – gyldig fra 17.06.2001” indeholdt i lejekontrakten for de pågældende stationer – eller hvilke yderligere lejeomkostninger hertil kommer til?

Svar 146

Der er ikke noget af det handicapudstyr som er nævnt i brochuren, der er indeholdt i lejekontrakten.

DSB vil fortsætte den nuværende handicapservice på kontaktstationerne Esbjerg, Herning og Århus samt udvekslingsstationerne Bramming, Esbjerg, Herning, Holstebro, Randers, Skanderborg, Struer og Århus. DSB vil på disse stationer betjene handicappede, der rejser med såvel DSB som andre operatører af offentlig service trafik.

På de øvrige udvekslingsstationer i aftalen om handicapkørsel mellem Amtsrådsforeningen, Handicaporganisationerne og DSB kan operatøren leje lifte og rullestole mod betaling til DSB af ca. 8.000 kr. årligt pr. station. For de resterende stationer, dvs. dem som ligger udenfor ovennævnte aftale, kan operatøren ikke leje noget handicapudstyr af DSB.

Spørgsmål 147

Er salgsskrankernes areal medregnet i de anførte salgsarealer i lejekontrakterne? Hvis ja, hvordan kan stationer som for eks. Skjern og Ølgod så have en salgsskranke, men et salgsareal på 0 m² ? Hvis nej, hvilket areal dække salgsskrankerne?

Svar 147

Salgsskrankerne er medregnet i de anførte salgsarealer i lejekontrakterne. Når Skjern og Ølgod både står med salgsskranker og et areal på 0 m² skyldes det, at salgsskranken i Skjern er placeret i en billetkiosk, mens salgsskranken i Ølgod er placeret i et kommunalt agentsalg.

Spørgsmål 148

Fra hvem kan man til hvilke omkostninger leje de fritstående reklamestandere på perron? Ifølge bilag 7 afsnit 2.3.2 og 2.5.1 tilhører disse DSB og vil pr. 1. januar 2001 blive overført til Banestyrelsen. Kan den nye operatør herefter leje dem af Banestyrelsen, eller indgår de på dette tidspunkt som en del af lejekontrakten med Banestyrelsen? Hvordan er rengøring og vedligeholdelse heraf reguleret?

Svar 148

Perioden indtil 31. december 2003

DSB har den 1. januar 1999 indgået en koncessionsaftale med More Group Danmark A/S om bl.a. de fritstående reklamestandere på perroner. Koncessionsaftalen gælder frem til 31. december 2003.

I perioden frem til 31. december 2003, hvor DSB ejer de fritstående reklamestandere på perroner, indebærer koncessionsaftalen, at reklamepladserne lejes hos More Group Danmark A/S.

Som en del af koncessionsaftalen med DSB har More Group Danmark A/S forpligtet sig til at udføre den daglige rengøring og vedligeholdelse. Større reparationer bekostes af DSB.

Udlejningsprisen fastsættes af More Group Danmark A/S som en funktion af koncessionsaftalen.

Perioden fra 1. januar 2004

Når Banestyrelsen pr. 1. januar 2004 overtager de fritstående reklamestandere vil Banestyrelsen videreoverdrages retten og pligten til administration og salg af samtlige kommercielle reklamepladser på de fritstående reklamestandere. Der er ikke truffet beslutning om eventuelt udbud af denne opgave, om omkostningerne i forbindelse hermed eller om opgaverne med rengøring og vedligeholdelse.

For så vidt angår de kommercielle reklamepladser, som på nuværende tidspunkt ejes af Banestyrelsen, kan det oplyses, at retten og pligten til administration og

salg af samtlige kommercielle reklamepladser er i koncession hos et eksternt reklameringselskab. Almindelig vedligeholdelse og rengøring foretages tillige af koncessionshaver.

Spørgsmål 149

Hvilken betydning har fredningen af visse stationer for rengøring og vedligeholdelse?

Svar 149

Fredningen af visse stationer betyder, at der skal indhentes tilladelse til al indvendig vedligeholdelse, som ændrer på den fredede bygning, hos Skov- og Naturstyrelsen. Fredningen betyder desuden, at al rengøring skal udføres med de korrekte rengøringsmidler og under hensyntagen til den fredede bygning.

Spørgsmål 150

For en lang række stationer mangler oplysninger om perronhøjde. Hvor kan man finde disse oplysninger? Det drejer sig om følgende stationer:

Sydpakken: Alken, Birk Centerpark, Brøns, Døstrup Sønderjylland, Esbjerg Nord, Gjessing, Gårde, Hviding, Hørning, Rejsby, Ribe Nørremark, Sejstrup, Sig, Studsgaard, Tarm, Troldhede, Tønder Nord, Varde Kasserne, Varde Sommerland, Viby og Visby

Nordpakken: Bedsted Thy, Bur, Hee, Hinerup, Humlum, Hørdum, Lyngs, Oddeund Nord, Sjørring, Tim, Uglev, Ulfborg og Ydby

Svar 150

I nedenstående skema er opregnet, hvorledes stationerne fordeler sig på perronhøjderne ca. 26 cm., 35 cm. og 55 cm.

station	26 cm	35 cm	55 cm
Alken		X	
Birk Centerpark			X
Brøns	X		
Døstrup Sønderjylland	X		
Esbjerg Nord			X
Gjesing			X
Gårde		X	
Hviding		X	
Hørning			X
Rejsby		X	
Ribe Nørremark	X		
Sejstrup	X		
Sig	X		
Studsgård	X		
Tarm	X		
Troldhede	X		
Tønder Nord			X

Varde kaserne	X		
Varde Sommerland		X	
Viby Jylland			X
Visby	X		
Bedsted Thy	X		
Bur		X	
Hee		X	
Hinnerup			X
Humlum		X	
Hørdum		X	
Lyngs		X	
Oddesund Nord	X		
Sjørring		X	
Tim	X		
Uglev	X		
Ulfborg	X		
Ydby		X	

Det skal bemærkes, at medbragt materiel, der eventuelt indsættes i den udbudte trafik, i henhold til udbudsmaterialets bilag 5, pkt. 3.1.3 og 3.1.5 skal tilpasses 55 cm perronhøjde.

Spørgsmål 151

Materiel – bilag til lejekontrakt MR – Bilag 9 reservedelsliste for MR-3 togsæt refererer til en ”vedlagte liste” der tilsyneladende mangler?
Er det muligt at få denne liste tilsendt?

Svar 151

I henhold til pkt. 34.1 i udbudsmaterialets bilag 5, appendiks 1 (Udkast til aftale om leje af MR/MRD-togsæt m.m.) udleveres bilag 9 til aftalen om leje af MR/MRD-togsæt i forbindelse med aftalens underskrivelse. Dokumentet i datarummet er alene en forside til det kommende, fuldstændige bilag 9. Det er derfor ikke muligt at fremsende den pågældende reservedelsliste på nuværende tidspunkt.

Spørgsmål 152

vedr. bilag 8 afsnit 1.5 og afsnit 2.2

Vi har noteret os, at Trafikministeriet påtænker at yde kompensation for de ændringer i takststrukturen, som ministeriet måtte kræve. Der foreligger ikke en model for beregning af denne kompensation. Vi antager, at hensigten med kompensationen er at sikre dækning for manglende indtægter i forhold til det budgetterede på grund af ændringer i takststrukturen og ville sætte pris på en præcisering af beregningsmetoden for kompensationen. Vil det offentlige tilskud f.eks. blive hævet i takt med takstnedsættelserne?

Svar 152

Udbudsmaterialets bilag 8 appendiks 8, 9 og 10 beskriver modeller for beregning af kompensation/tilbagebetaling ved amters takstændringer, takstændringer under operatørkompetence, samt takstændringer under den kombinerede kompetence. Derudover er der i bilag 8 afsnit 1.5 anført, at Trafikministeriet kan pålægge operatøren ændringer i sine takster og takstsystem mod kompensation af indtægtseffekten heraf. Den konkrete model for beregning af kompensation for en sådan takstændring vil være genstand for forhandling mellem Trafikministeriet og operatøren.

Spørgsmål 153

vedr. bilag 3 pkt. 2 og pkt. 4

Præcisér venligst om reguleringen af vederlaget som følge af utilfredsstillende regularitet og/eller ringe pålidelighed kan akkumuleres til maksimalt 5% af det samlede vederlag, eller om reguleringen af det samlede vederlagt højst må udgøre 2,5%

Svar 153

Reguleringen af det samlede vederlag kan højst udgøre 2,5 pct. som følge af de to faktorer ”regularitet og pålidelighed”, der falder ind under samme reguleringskategori.

Vederlaget kan reguleres med andre 2,5 pct. som følge af reguleringsfaktoren ”kundetilfredshed”.

Vederlaget kan således i alt svinge op til +/- 5 pct. ved en kombination af ”regularitet og pålidelighed” samt ”kvalitet”.

Spørgsmål 154

vedr. bilag 3 afsnit 2.2.2

Således som vi forstår ordlyden af denne bestemmelse, tilskrives en togforsinkelse fuldt ud operatøren, såfremt forsinkelsen ”overvejende skyldes forhold, for hvilke operatøren er ansvarlig” og tilskrives ikke operatøren, såfremt forsinkelsen ikke ”overvejende skyldes forhold, for hvilke operatøren er ansvarlig”. Præcisér venligst om dette afspejler Trafikministeriets hensigt med denne bestemmelse. Hvis et tog f.eks. er 6 min. forsinket, hvor de 2 min. skyldes Trafikministeriet og de 4 min. skyldes operatøren, vil forsinkelsen på mere end 5 min. da blive tilskrevet operatøren alene?

Svar 154

Der sondres mellem registrerede ankomstforsinkelser og registrerede hændelser, (dvs. påvirkning af tog), som kan være årsag til ankomstforsinkelse. I begge tilfælde registreres kun forsinkelser og hændelser på over 5 minutter. Enhver forsinkelse på mere end 5 minutter vil således indgå i beregningen af produktregulariteten – uanset årsag. Korrektionen for betydningen af hændelser som overvejende skyldes operatøren sker ud fra en gennemsnitsbetragtning på baggrund af samtlige registrerede hændelser (over 5 minutter) i den pågældende periode og uden direkte reference til den enkelte forsinkelse af ankomst. I tilfældet hvor et tog er påvirket eksempelvis 6 minutter af Banestyrelsen eller en anden

operatør og 10 minutter af operatøren selv, vil begge parter blive tilskrevet ansvaret for hver en hændelse, som kan være årsag til forsinket ankomst og som indgår i beregningen af den korrigerede regularitet.

Spørgsmål 155

vedr. bilag 3 afsnit 2 samt bilag 10 § 2 stk. 4

Vi har noteret os, at kriterierne for at pålægge operatøren ansvar i medfør af koncessionsaftalen adskiller sig fra kriterierne i den aftale, der skal indgås mellem Banestyrelsen og operatøren ("operatørkontrakten"). Koncessionsaftalen henviser til hændelser, som overvejende skyldes forhold, for hvilke operatøren er ansvarlig, mens operatørkontrakten henviser til togdrift, der "påvirkes" af Banestyrelsen.

Præciser venligst hvorledes ansvaret for forsinkelser fordeles mellem Banestyrelsen og operatøren i de tilfælde, hvor forsinkelsen delvis forårsages af Banestyrelsen under hensyntagen til de forskellige kriterier for tilskrivning af ansvar for forsinkelser.

Svar 155

I det der henvises til besvarelsen af spørgsmål nr. 154 skal blot nævnes at begrebet "hændelser der overvejende skyldes operatøren" anvendes i udregningen af den korrigerede produktregularitet, men at de registreringer, der lægges til grund for korrektionen, er identiske, med det, der i operatørkontrakten er benævnt som "påvirkede tog", jfr. Også formelen i bilag 3 afsnit 2.2.2.

Spørgsmål 156

vedr. pkt. 28 samt bilag 3 afsnit 2.4.2

Vi har noteret os, at uoverensstemmelser vedrørende Banestyrelsens fordeling af ansvar ved forsinkelser og/eller aflysninger skal forelægges et koordineringsudvalg bestående af repræsentanter fra Banestyrelsen, operatører og Trafikministeriet. Redegør venligst for den måde, hvorpå udvalget vil arbejde. Det bedes anført, om sager afgøres ved flertalsbeslutning, og hvis dette er tilfældet, hvis stemme vil da være udslagsgivende for at sikre et flertal?

Svar 156

Der henvises til datarummets materiale "Koordineringskomite på jernbaneinfrastrukturuområdet (KKO)" med tilhørende henvisninger til Trafikministeriets bekendtgørelse 1047 af 17. december 1997 som ændret ved Trafikministeriets bekendtgørelse af 30. juni 1998.

For så vidt angår komiteens beslutningsregler henvises til Trafikministeriets bekendtgørelse 1047 af 17. december 1997 § 2.

Spørgsmål 157

vedr. bilag 1 afsnit 2.3

1. Præciser venligst, hvad der menes med ”mod regulering af vederlaget” som omhandlet i afsnit 2.3 i bilag 1 til koncessionsaftalen. Præciser venligst hvad operatøren vil blive kompenseret for.
2. Præciser venligst, om Trafikministeriet vil anse en ændring af togkm-produktionen for at være en ændring og som følge heraf omfattet af reglerne om ændring. Hvis dette ikke er tilfældet, antager vi, at operatøren skal have fleksible lejeordninger på plads, der sætter ham i stand til at leje tog i størrelsesordenen +/- 10% med kort varsel. I betragtning af de hermed forøgede omkostninger og praktiske følger ønsker vi at få bekræftet, om denne opfattelse er korrekt.

Svar 157

1. Trafikministeriet skal med 12 måneders varsel kunne indkøbe en ekstra produktion i form af et ekstra antal togkm. Operatøren er forpligtet til - mod betaling - at imødekomme et sådant ønske inden for en ramme på + 10 pct. i forhold til den ellers aftalte grundproduktion. Tilbudsgiver skal oplyse prisen for de eventuelle ekstra togkm jf. bilag 2 pkt. 2.5.
Tilsvarende skal Trafikministeriet med 12 måneders varsel kunne reducere produktionen med indtil - 10 pct. Tilbudsgiver skal oplyse, hvor meget han ved en sådan nedskæring vil acceptere kontraktsbetalingen reduceret med opgjort pr afbestilt togkm jf. bilag 2 pkt. 2.5.
2. Operatøren er forpligtet til at levere det antal togkm, som kontrakten lyder på, og kan ikke egenhændigt reducere produktionen. Han skal jf. ovenfor være parat til med 12 måneders varsel at udvide eller reducere produktionen med maksimalt +/- 10 pct. og oplyse merprisen hhv. besparelsen for Trafikministeriet herved.

Spørgsmål 158

vedr. afsnit 14 samt bilag 13

1. Operatøren skal stille en anfordringsgaranti på ”10 procent af det samlede vederlag i kontraktperioden”. Denne bestemmelse antyder, at sikkerhedsstillelsen skal udgøre et beløb svarende til 10% af den samlede værdi af det kontraktmæssige vederlag og ikke af værdien på årsbasis. Præciser venligst værdien af den sikkerhedsstillelse, der skal ydes og under hvilke omstændigheder sikkerhedsstillelsen kan gøres gældende.
2. Indtil videre har vi ikke været i stand til at finde et anerkendt pengeinstitut, der vil godkende den nøjagtige ordlyd af sikkerhedsstillelsen. Vil Trafikministeriet være indstillet på at godkende en sikkerhedsstillelse, hvis betingelser i det væsentlige er de samme, men som har en ordlyd, der kan godkendes af et anerkendt pengeinstitut?

Svar 158

1.1.1

Ad 158, del 1

Sikkerhedsstillelsen skal udgøre et beløb svarende til 10% af den samlede værdi af det kontraktmæssige vederlag.

1.1.2

Ad 158, del 2

Anfordringsgarantien er i sin ordlyd identisk med anfordringsgarantier, der har været anvendt ganske ofte af danske statslige myndigheder i de seneste 10 år. Derfor er det overraskende for Trafikministeriet, at der skulle være problemer med at få ordlyden godkendt af anerkendte pengeinstitutter.

Trafikministeriet finder det i øvrigt betænkeligt på forhånd at give tilsagn om at ville godkende sikkerhedsstillinger, hvis betingelser i det væsentlige er de samme, som i Trafikministeriets udkast til anfordringsgaranti, idet et sådant tilsagn vil kunne føre til uenighed om, hvorvidt ændringer er ”væsentlige”.

Trafikministeriet vil dog være parat til at tage stilling til, om konkrete ændringer kan accepteres. Konkrete forslag til ændringer af anfordringsgarantien bør fremsendes til Trafikministeriet snarest.

Spørgsmål 159

vedr. bilag 5. afsnit 2.2.2

Vi forstår, at det maksimale antal togsæt, der er til rådighed for leje hos DSB fastlægges på grundlag af operatørens behov som fastlagt i en af Trafikministeriet godkendt omløbsplan for den udbudte trafik. Vi ønsker imidlertid at få præciseret det maksimale antal togsæt, der kan lejes i forbindelse med henholdsvis Nord- og Sydpakken.

Svar 159

Der kan maksimalt stilles 50 MR-togsæt og 5 IC3-togsæt til rådighed for udlejning til udbudt trafik.

De 5 IC3-togsæt er i henhold til udbudsmaterialet forbeholdt Nordpakken.

Der foreligger ikke en forhåndsdisponering af de 50 MR-togsæt mellem Nordpakken og Sydpakken. En sådan disponering vil om nødvendigt blive gennemført på grundlag af en konkret vurdering af omløbsplanerne i de afgivne tilbud.

Spørgsmål 160

vedr. bilag 5 afsnit 2.1

Det fremgår, at rullende materiel af typen MR ikke længere kan anvendes til drift på strækningen Århus-Struer med virkning fra 15. december 2005. Det fremgår ikke klart, hvad konsekvenserne vil være, hvis det nye materiel ikke er klart til at erstatte togsæt af typen MR pr. den ovennævnte dato. Præciser venligst, om der kan gives tilladelse til, at materiel af typen MR kan indsættes på ruten efter den anførte dato, såfremt materiel af typen IC4 ikke kan leveres rettidigt.

Svar 160

Såfremt IC4-togene ikke leveres til DSB som forudsat, og dette medfører, at DSB ikke kan stille IC3-tog til rådighed for udlejning fra den 15. december 2005 i henhold til udbudsmaterialets bilag 5, pkt. 2.1, kan materiel af typen MR anvendes på strækningen Århus-Struer i perioden fra 15. december 2005, til DSB stiller IC3-togsæt til rådighed for udlejning, og operatøren har haft en rimelig periode til indøvning af sit personale i betjeningen IC3-togsæt.

Spørgsmål 161

vedr. bilag 3 afsnit 2 samt bilag 10. appendiksbilag 10.1.3

Det fremgår ikke klart, om bestemmelserne om bod/bonus i forhold til pålidelighed i henholdsvis operatørkontrakten og koncessionsaftalen hænger beregningsmæssigt sammen. Vi formoder, at den bonus operatøren vil blive tildelt af Trafikministeriet, vil være større end den bonus, der skal betales til Banestyrelsen, således at begge parter har et incitament. Det samme gælder for bestemmelserne om bod. Vi forventer således ikke, at operatøren vil blive pålagt en større bod end den, der kan inddrives hos Banestyrelsen i de tilfælde, hvor operatøren er uden skyld. Ud fra udbudsmaterialet er det ikke muligt for os med sikkerhed at afgøre, om dette er tilfældet, og ville sætte pris på at modtage en bekræftelse på, at dette er tilfældet.

Svar 161

Der er umiddelbart ingen beregningsmæssig sammenhæng mellem vederlagsreguleringen mellem Trafikministeriet og operatøren og den bod/bonusberegning som sker i forhold til Banestyrelsen. Vederlagsreguleringen som følge af regulariet/pålidelighed sker som vist i bilag 3 på baggrund af korrektioner for forhold, som ikke skyldes operatøren.

Spørgsmål 162

vedr. pkt. 28 samt bilag 10 § 16

Vi har bemærket, at voldgiftsmændene i henhold til operatørkontrakten og i henhold til koncessionsaftalen ikke udpeges af samme ret, og at aftalerne ikke indeholder bestemmelser, der giver mulighed for at kumulere en tvist opstået i forbindelse med operatørkontrakten med en tvist, der vedrører tilsvarende realitetsspørgsmål eller omstændigheder opstået i forbindelse med koncessionsaftalen. Vil Trafikministeriet overveje en ændring af bestemmelserne med henblik på at sikre den mindst omkostningskrævende løsning på eventuelle tvister?

Svar 162

Operatørkontrakten og koncessionsaftalen (kontrakten om udførelse af offentlig servicetrafik med tog) skal indgås mellem forskellige parter, idet operatørkontrakten skal indgås mellem operatøren og Banestyrelsen, mens koncessionsaftalen skal indgås mellem operatøren og Trafikministeriet. Kontrakterne regulerer desuden i vidt omfang forskellige forhold.

Det er efter Trafikministeriets opfattelse mest hensigtsmæssigt, at lade voldgiftsmændene i en sag vedrørende den meget store koncessionskontrakt udpege af landets øverste domstol, mens der ikke er samme belæg herfor i sager angående den noget mindre operatørkontrakt, der i høj grad er udtryk for offentligretlig regulering.

Da kontrakterne regulerer forskellige forhold, vil der efter Trafikministeriets vurdering kun sjældent opstå tvister vedrørende de to aftaler, der vedrører tilsvarende realitetsspørgsmål, og som med fordel vil kunne kumuleres.

Hvis denne situation mod forventningen skulle opstå, vil det dog konkret kunne aftales mellem parterne, at tvisterne kumuleres. Trafikministeriet vil i givet fald være positivt indstillet over for en sådan kumulation.

Spørgsmål 164

vedr. afsnit 12

Præciser venligst nettoprisindeksets sammensætning.

Svar 164

Retningslinierne for beregning af nettoprisindekset følger af lov om beregning af et nettoprisindeks (lbk. nr. 76 af 3. februar 1999), der bemyndiger Danmarks Statistik til på grundlag af oplysninger om detailpriser på varer og tjenesteydelser samt boligudgifter at beregne et nettoprisindeks.

Nettoprisindekset beregnes på baggrund af opgørelser af detailpriserne fratrukket indirekte skatte og tillagt subsidier.

Ved beregningen af nettoprisindekset foretages en vægtning af de enkelte varegrupper, der ajourføres med års mellemrum. Seneste vægtning er fra 1996 og er opgjort i nedenstående tabel:

Nettoprisindeks i alt	100
Fødevarer	14,81
Drikkevarer	2,78
Tobaksvarer	0,73
Beklædning og fodtøj	5,68
Bolig	25,65
Brændsel, el, gas og varme	4,36
Boligudstyr, husholdningstjenester	6,40
Helseudgifter	2,34
Transport	12,46
Telefon og porto	2,27
Fritidsudstyr, underholdning	10,81
Andre varer og tjenester	11,71

Nettoprisindekset offentliggøres løbende i Danmarks Statistik, Statistiske Efterretninger: Indkomst, Forbrug og Priser.

Spørgsmål 165

vedr. bilag 1 afsnit 2.7

1. Såfremt operatøren er tvunget til at indsætte erstatningsbusser ved ”større planlagte eller uplanlagte driftsforstyrrelser”, vil der da blive betalt samme vederlag som for togdriften?
2. Præciser venligst om operatøren har ret til at indsætte erstatningsbusser for at kunne opfylde sine forpligtelser i de tilfælde, hvor togdriften er begrænset som følge af påbudte vedligeholdelses- eller

reparationsarbejder, sne eller rydning af spor for blade, nødsituationer eller sporforbedringsarbejder.

Svar 165

1. Hvis der indsættes erstatningsbusser i tilfælde af forhold, som operatøren er uden indflydelse på, udbetales vederlag som for togdriften jf. bilag 3 pkt. 3.
2. Det følger af ovenstående, at operatøren har ret til at indsætte erstatningsbusser for at opfylde sine forpligtelser også hvis togdriften er begrænset, som følge af påbud, vejrforhold, nødsituationer eller sporforbedringsarbejder.

Spørgsmål 166

Det følger af kontrakten, der skal indgås mellem Trafikministeriet og den udpegede operatør, at operatøren skal udføre jernbanevirksomhed fra 5. januar 2003. Det fremgår af Banestyrelsens seneste infrastrukturedegørelse, at tildelingsperioden i henhold til Bekendtgørelse nr. 1186 af 15. december 2000 om tildeling af infrastrukturkapacitet er fra 16. december 2002 til december 2003. Trafikministeriet bedes præcisere, hvem der skal ansøge om infrastrukturkapacitet for tildelingsperioden 16. december 2002 til december 2003 for de udbudte ruter?

Hvem forudsættes at drive jernbanevirksomhed på de udbudte ruter i perioden 16. december 2002 til 5. januar 2003?

Om DSB forventes eventuelt i samarbejde med den udpegede operatør at ansøge om infrastrukturkapacitet senest 16. februar 2002 for perioden 16. december 2002 til december 2003?

Svar 166

1.1.3

Ad 166, del a

DSB ansøger for perioden 16. december 2002 til 4. januar 2003. Den valgte operatør søger for perioden 5. januar 2003 til december 2003. Begge ansøgninger indgives til Banestyrelsen inden for de gældende frister for ansøgning om kapacitet inden for tildelingsperioden december 2002 til december 2003.

1.1.4

Ad 166, del b

DSB driver jernbanevirksomhed på de udbudte strækninger i henhold til kontrakt med Trafikministeriet frem til (og med) 4. januar 2003.

1.1.5

Ad 166, del c

Nej. Ansøgningerne indgives separat til Banestyrelsen, jf. svaret til spm. 166, del a.

Spørgsmål 167

Angiv venligst, hvilke regler der skal ligge til grund for forholdet mellem to operatører. Hvad vil der f.eks. ske, hvis operatør A er ansvarlig for, at hans tog er fire minutter forsinket, men hvor operatør B er skyld i yderligere to minutters forsinkelse. Har operatør A nogen rettigheder over for operatør B som følge af, at operatør A's tog nu er mere end 5 min. forsinket? Hvis dette er tilfældet, hvilken aftale er da gældende?

Svar 167

I forhold til vederlagsregulering som følge af regularitet/pålidelighed i kontrakten mellem Trafikministeriet og operatøren henvises til besvarelsen af spørgsmål 154 og bilag 3 afsnit 2.2.2. omkring korrektioner for forhold, for hvilke operatøren ikke er ansvarlig. I forhold til operatørkontrakten mellem Banestyrelsen og operatøren gælder ligeledes det princip, at kun påvirkninger på over 5 minutter registreres. Såfremt Banestyrelsen (eksempelvis som følge af påvirkninger fra andre operatører) ikke kan levere den aftalte kanalregularitet vil dette indgå i beregningen af den bod, som Banestyrelsen vil skulle betale til operatøren.

Spørgsmål 170

Ad bilag 5 materiel, afsnit 3.3: Det er i udbudsmaterialet anført, at ”Udgiften til indbygning af ATC anlæg, herunder indkøb og leje af udstyr og godkendelse refunderes særskilt af Trafikministeriet og skal ikke indregnes i tilbudet”. Indebærer dette også refusion af eventuelle nødvendige modificeringer af togsættet (for eksempel af det elektriske udstyr for at muliggøre fejlfri funktion)?

Svar 170

Trafikministeriets refusion af udgifter til indbygning af ATC anlæg omfatter også udgifter til de nødvendige ændringer af det nødvendige antal togsæt således, at ATC anlæggene kan indbygges og fungere forskriftsmæssigt. Ved nødvendige ændringer forstås ændringer som følge af den enklest mulige placering af ATC datamaten og øvrige ATC komponenter og den enklest mulige udformning af øvrige nye installationer, som er nødvendiggjort af ATC installationen.

En forudsætning for en refusionen af udgifterne vil blive Trafikministeriets forudgående godkendelse af et projekt for indbygningen i den pågældende type togsæt. Denne godkendelse må ikke forveksles med den ATC systemmæssige godkendelsesproces for hvert togsæt, som sker efter indbygningen.

Spørgsmål 173

Er det acceptabelt at bruge en delvist automatiseret telefonservice, hvor kunden via valgmuligheder kan tale med operatørens personale eller få automatiserede informationer via en trykknaptелефон. Vil denne form for service opfylde kravene til, at 95% af alle opkald besvares inden for 30 sekunder, eller skal kunden have kontakt med en servicemedarbejder inden for 30 sekunder?

Svar 173

Den i spørgsmålet omtalte form for delvist automatiseret telefonservice vil være acceptabel, hvis det er muligt at vælge personlig betjening, og der kan opnås kontakt med personlig betjening i løbet af 30 sekunder i 95% af alle tilfælde. De 30 sekunder vil som udgangspunkt blive regnet fra det tidspunkt, hvor der vælges personlig betjening.

Spørgsmål 174

Under henvisning til omkostningerne forbundet med brug af Rebaut billetautomaterne skal jeg venligst anmode om svar på følgende:

- a. Hvilken type server må operatøren erhverve, og hvor stor en serverkapacitet kræver Rebaut automaterne?
- b. Hvilke krav stilles der til PC og routere med adgang til Rebaut (bilag 8 s.20)?
- c. Hvilke omkostninger og hvilken vedligeholdelse er der forbundet med Rebaut automaterne? Herunder priser på reservedele.

Svar 174

- a. Automatsserveren er en standard NT-server med de heraf afledte krav til kapacitet og performance. Med hensyn til diskkapacitet er en bestykning på 2 x 8 GB tilstrækkelig for DSB's nuværende miljø.
- b. Opkobling til DSB's centrale rebaut system sker via en ISDN forbindelse. En sådan opkobling anvendes i dag af STS. Der stilles ikke særlige krav til PC-bestykningen. PC'en skal konfigureres med VB-applikationen Centralt Rebaut og SQL *Net ver. 2.3.2.1.0. Der skal i SQL Net Easy Configuration oprettes de nødvendige konfigurationer, aliaser mv. ifølge DSB's installationsvejledning afsnit 11. PC'en skal monteres med sidste udgave af rebaut.exe.
- c. Det er beskrevet i udbudsmaterialets bilag 8, appendiks 13, hvad vedligeholdelse af rebautautomaterne indebærer. Omkostninger hertil vil bero på, hvordan vedligeholdelsen nærmere er organiseret.

Spørgsmål 185

Det bedes præciseret, hvad der menes med ordet "adgang" i udbudsmaterialets bilag 5, pkt. 2.2.6, 1. linie.

Svar 185

Med adgang til at købe reservedele af DSB til brug for de udlejede togsæt menes, at operatøren har ret til køb af de reservedele, som DSB måtte have på lager. DSB er derimod ikke forpligtet til at lagerføre efter andre operatørers behov og kan dimensionere sin lagerføring efter det antal togsæt af en given type, der til enhver tid anvendes af DSB.

Adgangen til at købe reservedele kan derfor ikke opfattes som en leveringsgaranti.

Spørgsmål 186

Hvis koncessionshaveren åbner et vedligeholdelsesdepot, vil der da være nogen forpligtelser i forhold til personalet på Århus vedligeholdelsesdepot? Depotet i Århus udfører i dag primært arbejder på MR-togene, og det må derfor forventes at få væsentligt mindre arbejde, dersom der åbnes depoter andre steder.

Svar 186

En eventuel ny operatør af den udbudte trafik vil ikke have forpligtelser i forhold til DSB's værkstedspersonale i Århus.

Spørgsmål 187

Dersom vi vælger ikke at leje Struer vaskehal og forsyningsanlæg – hvad vil omkostningerne per tog da være for hver vask og hvert besøg på forsyningsanlægget? Udbudsmaterialet oplyser prisen for dette i hhv. Esbjerg og Århus – men ikke Struer.

Svar 187

I henhold til udbudsmaterialets bilag 6, pkt. 2.5, kan anlæggene i Struer alene lejes for en længere periode. De nærmere vilkår for leje af vaskeanlægget i Struer findes i appendiks 3 til bilag 6. De nærmere vilkår for leje af forsyningsanlægget i Struer findes i datarummet under "Materielklargøring og værksteder", "Aftaler for brug", "Aftale om Struer Forsyningsanlæg"

Spørgsmål 188

Vil det være muligt kun at leje eftersynshallen (værksted) i Struer og ikke vaskehallen og forsyningsanlægget?

Svar 188

Ja, det vil være muligt at leje eftersynshallen i Struer uden at leje vaskehallen og forsyningsanlægget.

Spørgsmål 189

Dersom vi lejer Struer forsyningsanlæg og/eller vaskehal, hvor mange DSB tog vil da benytte de to anlæg per dag? Og hvor meget er indtægten per tog?

Svar 189

DSB vil, såfremt anden operatør lejer vaskehal og/eller forsyningsanlæg, kun undtagelsesvist have behov for/ønske at anvende disse anlæg.

Indtægten i forbindelse med DSB's benyttelse af forsyningsanlægget fastlægges i pkt. 8.3 i aftale om benyttelse af DSB's forsyningsanlæg i Struer. Aftalen findes i datarummet under "Materielklargøring og værksteder", "Aftaler for brug", "Aftale om Struer Forsyningsanlæg".

Indtægten i forbindelse med DSB eller andre operatørers benyttelse af vaskeanlægget i Struer skal i henhold til Trafikministeriets bekendtgørelse om modtagepligt på stationer svare til de omkostninger, som andre operatørers brug af spor og klargøringsfaciliteter påfører den operatør, der råder over DSB's vaskeanlæg i Struer.

Spørgsmål 190

ATC kræver regelmæssig udskiftning af software i såvel tog som sporafsnit, og vi er blevet oplyst om, at Jernbanetilsynet forlanger, at dette udføres samtidigt på en nat. Hvem betaler for udskiftningen af softwaren, den nødvendige arbejdskraft samt omkostningerne i forbindelse med kørslen af togene til depoter/steder, hvor arbejdet kan udføres?

Svar 190

Jernbanetilsynet oplyser, at man ved forskellige behov for ændringer af softwaren i ATC-systemet, f.eks. ved ønsker om ændret funktionalitet eller konstaterede fejl i forbindelse med godkendelsen af softwareændringen, normalt fastsætter krav om, at godkendelsen skal foretages over en periode, der naturligvis afhænger af, hvorfor der foretages ændringer. En graverende fejl kunne tænkes krævet udbedret ”overnight”, men hidtil har Jernbanetilsynet krævet softwareændringer foretaget over ca. en måned for samtlige køretøjer med ATC.

For så vidt angår den situation, hvor en operatør medbringer eget materiel og lejer ATC-anlæg af Banestyrelsen, skelnes der i henhold til § 7 i udkast til kontrakt om leje af ATC-anlæg mellem de situationer, hvor ændring af softwaren i ATC-anlægget sker på foranledning af Banestyrelsen og på foranledning af operatøren. Endvidere skelnes der mellem ændringer grundet i systemfejl og ændringer i øvrigt.

Der skal afholdes omkostninger til dels opdatering/udvikling af softwaren, til installering, til kørsel af toget til værkstedet og øvrige afledte udgifter.

Såfremt ændringer af softwaren skyldes systemfejl, afholder Banestyrelsen omkostningerne til opdateringen/udviklingen og installering af softwaren.

Operatøren afholder omkostningerne i forbindelse med kørslen af togene til de steder hvor arbejdet udføres, samt øvrige afledte omkostninger.

Ved ændringer af softwaren, som ikke skyldes systemfejl og som sker på foranledning af Banestyrelsen, afholder Banestyrelsen omkostningerne til opdateringen/udviklingen og operatøren afholder de øvrige omkostninger, herunder til installering af softwaren og kørsel af togene til de steder hvor udskiftningen finder sted, samt øvrige afledte omkostninger.

Ved ændringer af softwaren, som ikke skyldes systemfejl og som sker på foranledning af operatøren, afholder operatøren samtlige omkostninger, herunder til opdatering/udvikling af software, til installering af softwaren og kørsel af togene til de steder hvor udskiftningen finder sted, samt øvrige afledte omkostninger.

I situation, hvor en operatør lejer materiel af DSB med indbygget ATC, følges ved udskiftning af ATC-software bestemmelserne om modifikationer på togsættene i henhold til aftalerne om leje af henholdsvis IC3-togsæt og MR/MRD-togsæt m.m. jf. udbudsmaterialets bilag 5, appendiks 1 og 2.

Spørgsmål 191

Hvordan er den nuværende aftale mellem vedligeholdelsespersonalet og DSB udformet? I datarummet er der kun tilgængelige oplysninger vedr. fremføringspersonale, station- og togpersonale.

Svar 191

I datarummet er medtaget alle de aftaler, der er indgået mellem DSB og de relevante faglige organisationer. For personalegrupper, hvor der ikke er indgået en særlig aftale, er overenskomstens regler gældende.

Spørgsmål 192

Hvem er ansvarlig for udbedringen af væsentlige problemer med MR eller IC3 togene, dersom vi vælger at leje dem? F.eks. fejl og skader på motor, gear, bogie og centrale komponenter samt revner i karosseriet. Dette spørgsmål skal ses såvel generelt som specifikt i relation til komponenter. Motorene f.eks., bliver hovedreoveret og tilpasset for hver 600.000 km med en 300.000 km-garanti. Hvem er ansvarlige for de efterfølgende 300.000 km og frem til de 600.000 km? Kan man resonere, at det må være DSB, eftersom de er ansvarlige for væsentlige komponenter – eller er det os set ud fra den betragtning at vi er brugerne og varetager den daglige vedligeholdelse?

Svar 192

I henhold til bilag til aftalerne om leje af MR/MRD-togsæt m.m. jf. udbudsmaterialets 5, appendiks 1, er der en 3 måneders garanti fra DSB mod skjulte fejl og mangler i forbindelse med tilrådighedsstillelse af MR/MRD-togsæt. I henhold til bilag til aftalerne om leje af henholdsvis IC3-togsæt og MR/MRD-togsæt m.m. jf. udbudsmaterialets 5, appendiks 1 og 2, er der desuden en 12 måneders garanti fra DSB i forbindelse med reparations- og vedligeholdelsesarbejder udført af DSB. Ansvar for det udlejede materiel påhviler i øvrigt lejer.

Spørgsmål 193

Hvad er udgiften til DSB for vedligeholdelse af spor anlægget i Struer? DSB tilråder, at de betaler Banestyrelsen for dette. Dette spørgsmål omfatter også forsyningsanlægget samt vaskehallen og den leje, der skal tages for depotet?

Svar 193

Pligten til vedligeholdelse af spor anlæg i tilknytning til henholdsvis vaske- og eftersynshallen i Struer påhviler lejer i henhold til udbudsmaterialets bilag 6, appendiks 3, bilag 5. Lejer er ikke pligtig til at benytte bestemte leverandører til denne vedligeholdelse.

Pligten til vedligeholdelse af spor anlæg i tilknytning til forsyningsanlægget i Struer påhviler DSB i henhold til pkt. 6.1 i den aftale om benyttelse af DSB's forsyningsanlæg i Struer, der findes i datarummet under "Materielklargøring og værksteder", "Aftaler for brug". DSB skal i henhold til aftalen ikke have særskilt betaling herfor.

Spørgsmål 194

I relation til tidligere fremsendte spørgsmål vedr. gratis rejser og it, mener vi at kunne læse ud fra det fremsendte materiale, at det er op til operatørerne at lave

aftale herom. Hvordan kan det være tilfældet? Personalet må forventes at have beskyttede rettigheder til forsat at kunne rejse med DSB samt alle øvrige europæiske jernbaner. Ligeledes set fra operatørens synspunkt, må vi forhøre os om ministeriet ikke har afklaret dette spørgsmål for vore nye ansatte, ved at pålægge lige forhold. Det skulle undre os, dersom der ikke er blevet stillet krav om sådanne garantier fra fagforeningerne.

Svar 194

DSB ansatte, der ansættes på overenskomst hos en ny operatør, kan ikke gøre krav på fortsat fribefordring. Den nye operatør kan dog søge at indgå særskilt aftale med DSB om dette.

Udlånte tjenestemænd vil være omfattet af fribefordring, da de bibeholder deres ansættelse hos DSB med deraf følgende forpligtelser og rettigheder. DSB's udgifter til fribefordring for udlånte tjenestemænd refunderes af den nye operatør på lige fod med udgifterne til løn og pension.

Tjenestemænd på orlov vil ikke i orlovsperioden have adgang til fribefordring (med mindre dette aftales). Ved tilbagevenden fra orlov vil disse medarbejdere dog genindtræde i deres tjenestemandstilling hos DSB med de rettigheder, der følger heraf.

Det kan endvidere oplyses, at de faglige organisationer ikke i deres kommunikation med Trafikministeriet har stillet krav vedrørende fribefordring.

Spørgsmål 195

Hvad indbefatter i et "0-stillingseftersyn" (indhold hhv. omfang)?

Svar 195

Der findes 2 0-stillingseftersyn; 600 MM og 1200 MM eftersyn. Forskellen er omfanget af nedennævnte hovedindhold. Bemærk at eftersynene er dynamiske, idet de løbende tilpasses i forhold til driftserfaringer, således at krav til sikkerhed, driftspålidelighed og økonomi opfyldes bedst muligt.

Hovedindhold.

Traktion:	Motor hovedrenoveres. Transmissionssystem kontrolleres/renses/-tættes/smøres mv..
El-anlæg:	Udskiftning/kontrol batterianlæg/ Dynastarter. Rensning/kontrol/-udskiftning diverse Elmotorer. Rensning/ kontrol/ justering/udskiftning diverse betjeningsorganer, elkomponenter og elektronik-systemer. Belysningsanlæg kontrolleres og udskiftes.
Vognkasse/ luftsystem:	Rensning/kontrol/justering/smøring/udskiftning af kompressorer, bremseluft- komponenter/beholdere bremse- og affjedrings organer m.v., herunder også i dørsystemer. Træk/stød apparater efterses. Ophæng

	mv. kontrolleres. Vinduer kontrolleres og udskiftes. Møbler, aptering og beskitning kontrolleres og udskiftes. Toiletter renoveres/kontrolleres.
Bogier:	Bogier hovedrenoveres.
Varmesystem og aircondition:	Pumper, rør, filtre renses/ udskiftes/ kontrolleres. Oliefyre kontrolleres/renoveres. Kileremme skiftes. Anlæggene testes.
Sikkerhedssystemer inkl. radio- og højttaler/samtaleanlæg:	ATC og Havarianlæg testes/renoveres. Dødmansanlæg kontrolleres. Radioanlæg og højttaler/samtaleanlæg testes/udskiftes.
Diverse:	Relevante ændringer og forbedringer udføres ud fra det aktuelle behov (konstruktionsforbedringer, kundeønsker m.v.).
Slutkontrol:	Slutkontrol inkl. prøvetur inden aflevering til drift.

Spørgsmål 196

Hvad er standtiden for et ”0-stillingseftersyn”?

Svar 196

Et nulstillingseftersyn varer 7 døgn.

Spørgsmål 197

For 75/75 gør sig gældende, at 0-stillingseftersyn” finder sted i uge 29/2002 og igen i uge 29/2005. Sker planlægningen af 0-stillingseftersyn” ud fra et fast tidsinterval eller sker det ud fra en gennemsnitlig beregning af den årlige km-produktion?

Svar 197

Planlægningen af 0-stillingseftersyn sker på baggrund af forventet km-produktion siden sidste store eftersyn. Her er hidtil anvendt gennemsnitlige km-produktion, i dette tilfælde 150.000 km./år.

Spørgsmål 198

36 togsæt vil gennemgå et 0-stillingseftersyn i 2001 og 2002. Hvad er den forventede km-produktion for hvert enkelt togsæt fra afslutningen af ”0-stillingseftersynet” og frem til den 1. januar 2003.

Svar 198

Nedenstående tabel angiver km-status på de 36 togsæt, der efter planen vil have fået et 0-stillingseftersyn inden den 1. januar 2003.

Litra	Eftersyns-uge/år samt eftersynstype		Km-Status pr. 1/1-03
75/75	29/01	600Mm	218.550
96/96	31/01	600Mm	212.722
94/94	33/01	600Mm	206.894

78/78	35/01	600Mm	201.066
86/86	37/01	600Mm	195.238
39/39	39/01	600Mm	189.410
97/97	41/01	600Mm	183.582
79/79	43/01	600Mm	177.754
62/62	45/01	600Mm	171.926
95/95	47/01	600Mm	166.098
99/99	49/01	600Mm	160.270
85/85	51/01	600Mm	154.442
59/59	2/02	1200Mm	145.700
24/24	4/02	1200Mm	139.872
56/56	8/02	1200Mm	128.216
77/77	10/02	600Mm	122.388
21/21	12/02	1200Mm	116.560
70/70	14/02	1200Mm	110.732
15/15	16/02	1200Mm	104.904
68/68	18/02	600Mm	99.076
31/31	20/02	1200Mm	93.248
83/83	22/02	600Mm	87.420
14/14	24/02	1200Mm	81.592
66/66	26/02	1200Mm	75.764
34/34	28/02	1200Mm	69.936
13/13	30/02	1200Mm	64.108
90/90	32/02	600Mm	58.280
74/74	34/02	600Mm	52.452
11/11	36/02	1200Mm	46.624
73/73	38/02	600Mm	40.796
03/03	40/02	1200Mm	34.968
55/55	42/02	1200Mm	29.140
89/89	44/02	600Mm	23.312
12/12	46/02	1200Mm	17.484
71/71	48/02	1200Mm	11.656
35/35	50/02	1200Mm	5.828

Der kan forekomme ændringer i forhold til ovennævnte plan.

Spørgsmål 199

For hvert enkelt af de 50 togsæt, som kan lejes, vil vi gerne udbede os en opgørelse på den samlede km-produktion. Opgørelsen skal omfatte hvert enkelt togsæt – individuelt beskrevet – og være opdelt på MR og MRD.

Svar 199

Der henvises til bilag 1 til aftalen om leje af MR/MRD-togsæt m.v. i henhold til udbudsmaterialets bilag 5, appendiks 1. Bilaget vil indeholde en historik

vedrørende vedligeholdelsen af de enkelte, lejede togsæt. Bilaget udarbejdes i forbindelse med underskrivelsen af aftalen.

Spørgsmål 201

Er det muligt at leje kontorlokaler på Stuer station?

Hvis bekræftende, hvor mange m² kan lejes?

Hvad er den årlige leje pr. m²?

Er det muligt at få tegninger over lokalerne?

Svar 201:

DSB har i øjeblikket 115 m² ledige til udlejning på 1. sal af Struer station. Den årlige leje udgør ca. kr. 46.000 ekskl. forbrugsafgifter.

Oplysningen er udtryk for de ledige lokaler, DSB har i øjeblikket, og kan ikke betragtes som bindende tilsagn omkring endeligt lejemål.

Den nævnte lejepris udtrykker niveauet for lejemålets nuværende stand og funktion/formål. Der må påregnes lejeregulering som følge af følge af eventuelle ønsker fra lejers side om istandsættelse og/eller ombygningsarbejder.

DSB har tilkendegivet, at man gerne vil i dialog med den vindende operatør om muligheder og vilkår for leje af lokaler af DSB. Det vil i den forbindelse også være muligt at få udleveret tegninger og foretage besigtigelse af lokalerne.

Spørgsmål 204

Ifølge svaret på spørgsmål 123 udbetales vederlaget for forberedelsesperioden i 2003. Vil kontraktens punkt 13.1 blive ændret i overensstemmelse hermed?

Svar 204

Kontraktens punkt 13.1 vil ikke blive ændret.

Vederlaget for forberedelsesperioden vil således blive udbetalt af Trafikministeriet i 12 lige store rater senest 6 dage efter de 12 første månedsskifter efter den faktiske driftsstart. Dvs. at hvis den faktiske driftsstart finder sted i januar 2003, vil vederlaget for forberedelsesperioden blive udbetalt i 12 rater fra primo februar 2003 til primo januar 2004.

Trafikministeriet beklager, hvis besvarelsen af spørgsmålene 99 og 123 har givet anledning til en anden opfattelse.

Spørgsmål 205

I Ingeniøren nr. 25 af 22. juni 2001 er der en artikel omkring defekte aksler på MR-togsæt "DSB sveder over fejl på aksler".

Af artiklen fremgår det, at Jernbanetilsynet og DSB-sikkerhed arbejder med at opklare årsag til de defekte aksler:

Hvem er ansvarlig, såfremt der sker et brud på en aksel, som medfører afsporing m.m. i den periode hvor togsættet er fremlejet til en ny operatør?

Hvem afholder udgiften, såfremt Jernbanetilsynet forlanger akslerne udskiftet eller yderligere undersøgelser f.eks. ultralyd?

Er der på nuværende tidspunkt en forklaring og dermed en løsning på akselproblemet?

Har Jernbanetilsynet påtænkt at ændre serviceintervallerne for MR-togsæt i denne anledning?

Svar 205

Spørgsmål:

Hvem er ansvarlig, såfremt der sker et brud på en aksel, som medfører afsporing m.m. i den periode, hvor togsættet er udlejet til en ny operatør ?

Svar:

MR-togsæt som udlejes til en ny operatør, er togsæt der har kørt i drift i op til 25 år som beskrevet i punkt 3.1.2 i Aftale om leje af MR/MRD-togsæt mm. jf. udbudsmaterialets bilag 5, appendiks 1 (herefter Aftalen), men som er fysisk klar til indsættelse i drift som beskrevet i punkt 3.1.4 i Aftalen.

Såfremt der er opstået et brud på en aksel, som følge af et togsæt ikke har været i den ovenfor beskrevet stand, og der er tale om en skjult fejl eller mangel, er DSB ansvarlig for en skade, der skyldes bruddet på akslen, såfremt skaden opstår inden for en periode på 3 måneder fra tilrådighedsstillelsen af togsættet jf. punkt 7.7 i Aftalen.

Spørgsmål

Hvem afholder udgiften, såfremt Jernbanetilsynet forlanger akslerne udskiftet eller yderligere undersøgelser (f.eks. ultralyd) ?

Svar:

Såfremt Jernbanetilsynet kræver, at der skal udføres undersøgelser af alle aksler på MR-togsættene, skal operatøren afholde udgiften til disse undersøgelser, idet det er operatørens pligt at udføre vedligeholdelsen af togsættene op til store eftersyn i overensstemmelse med instrukser udstedt af danske myndigheder jf. punkt 11.3 i Aftalen.

Såfremt Jernbanetilsynet kræver, at akslerne skal udskiftes inden for den i punkt 7.7 anførte 3 måneders periode, og baggrunden for Jernbanetilsynets krav kan karakteriseres som en skjult fejl og mangel på togsættene, er det DSB, som skal afholde udgiften til udskiftningen.

Spørgsmål

Er der på nuværende tidspunkt en forklaring og dermed en løsning på akselproblemet ?

Svar:

Force Instituttet har fastslået, at bruddet/revnerne skyldes udmattelse. Der er derfor 2 løsninger: Enten skal akslerne løbende undersøges (ultralyd) eller også vil DSB udskifte akslerne inden eventuel udlejning.

Det er p.t. ikke afgjort, hvilken løsning DSB vælger.

Spørgsmål:

Har Jernbanetilsynet påtænkt at ændre serviceintervallerne for MR-togsæt i den anledning?

Svar:

Jernbanetilsynet har indtil videre ikke fået forelagt oplysninger, der giver anledning til at ændre serviceintervallerne for MR/MRD-togsæt.

Spørgsmål 206

I forbindelse med at operatørerne skal stille velfærdslokaler til rådighed for lokomotivpersonale og togpersonale har vores virksomhed rettet henvendelse til DSB-bygning. De kan umiddelbart ikke give tilsagn om mulig fremlejning.

Problematikken gør sig specielt gældende på de stationer, hvor DSB i forvejen har fremlejet disse lokaler.

Er det muligt at leje velfærdslokaler på følgende stationer: Tønder, Ribe, Bramming, Esbjerg, Varde, Skjern, Struer, Holstebro, Viborg, Århus, Silkeborg og Herning?

Ligeledes bedes faciliteter og lejepris oplyses.

Svar 206

På de i spørgsmålet nævnte stationer har DSB i øjeblikket følgende ledige lokaler:

Tønder:

1. sal i stationsbygningen ca. 100 m². Der er køkken- og toiletfaciliteter. Årlig leje kr. 40.000.

Ribe:

Ingen ledige lokaler.

Bramming:

250 m² tom beboelseslejlighed på 1. sal. Kan formentlig ændres til erhverv efter istandsættelse. Årlig leje ca. kr. 100.000.

Esbjerg:

Ingen ledige lokaler.

Varde:

198 m² er ledige på 1. sal i stationsbygningen. (tom beboelseslejlighed). Kan ændre status til erhverv efter istandsættelse. Årlig leje ca. kr. 79.200.

Skjern:

P.t. ingen ledige lokaler.

Struer:

115 m² ledig på 1. sal. Årlig leje ca. kr. 46.000.

Holstebro:

60 m² ledige lokaler på 1. sal. Årlig leje ca. kr. 34.500.

Viborg:

40 m² ledige lokaler på 1. sal. Årlig leje ca. kr. 23.000.

Århus:

120 m². Årlig leje ca. kr. 100.000.

Silkeborg:

100 m². Årlig leje ca. kr. 50.000.

Herning:

250 m². Årlig leje ca. kr. 143.750.

Alle lejepriser er ekskl. forbrugsafgifter.

Der sker hele tiden en udvikling på udlejningsområdet. Ovenstående er således alene udtryk for de ledige lokaler DSB har i øjeblikket, og kan ikke betragtes som bindende tilsagn omkring endeligt lejemål.

Det skal præciseres, at de nævnte lejepriser udtrykker niveauet for lejemålets nuværende stand og funktion/formål. Der må påregnes lejeregulering som følge af følge af eventuelle ønsker fra lejers side om istandsættelse og/eller ombygningsarbejder.

DSB har tilkendegivet, at man gerne vil i dialog med den vindende operatør om muligheder og vilkår for leje af lokaler af DSB.

Bilag 14, Appendiks 2

Trafikministeriets spørgsmål til ARRIVA og ARRIVA's svar herpå

Spørgsmål 1

Antallet af tog km. opgjort ud fra køreplanerne er færre end krævet og specificeret i pristilbuddet, men pristilbuddet indeholder det rigtige antal km. Vil ARRIVA køre det antal km., som er angivet i tilbuddet eller som angivet i køreplanen.

Svar

ARRIVA's køreplansoplæg var baseret på en misforståelse om at kørslen med de direkte landsdelstog indgår i opfyldelsen af den samlede togkilometerproduktion

ARRIVA har estimeret de medfølgende omkostninger og indtægter ved at udvide produktionen og har på den baggrund konkluderet at være i stand til at udføre det specificerede antal kilometer indenfor rammerne af det afgivne tilbud.

Spørgsmål 2

Tilbyder ARRIVA Alstom Lint toget?

Svar

Som det fremgår af vores tilbud, har vi indhentet tilbud fra 4 forskellige potentielle togleverandører. To leverandørers tog skiller sig ud. Siemens Desiro, som dog ikke tilbyder en motor, der overholder EURO III standarden, ikke giver mulighed for rygeområder og ikke har anvist en passende løsning på problemet med afstanden fra perron til tog. På den baggrund syntes Alstom Lint toget at være det tog, som ud fra en total vurdering er bedst egnet. ARRIVA har i sagens natur endnu ikke underskrevet nogen aftale med hverken Alstom, Siemens eller andre om levering af tog. I øvrigt jf. afsnit 3.1 i hovedafsnit 4C og 4E i de respektive tilbud.

Spørgsmål 3

Hvad er implikationen på pris og leveringstidspunkt af at vælge EURO III?

Svar

For så vidt angår *Nord- og Sydpakken under et (kombinationen)* indgår det i alternativ C og E at de indsatte togsæt overholder EURO III standarden. Såfremt ministeriet fravælger EURO III kan den årlige betaling reduceres med 1,5 m. DKK.

Såfremt togsættene skal leveres med EURO III motorer gælder det, at togsættene vil kunne leveres successivt således, at det sidste indsættes senest primo 2005.

I øvrigt jf. afsnit 3.1 i hovedafsnit 4C og 4E i de respektive tilbud.

Spørgsmål 4

Hvornår forventes de første nye tog indsat?

Svar

Vor foretrukne leverandør har som en del af deres tilbud oplyst, at de vil være i stand til at levere det første tog 18 mdr. efter kontraktunderskrivelse og efterfølgende et togsæt hver 8. arbejdsdag. I vort tilbud har vi angivet en første levering september 2003 og sidste levering august 2004.

Sammenlignet med leverandørens oplysninger kan det således konstateres at vort tilbud er robust og indeholder tid til uforudsete forsinkelser. Omvendt er der en god mulighed for, at de nye tog indsættes tidligere end anført i tilbuddet.

Med hensyn til EURO III gælder dog andre leveringsterminer jf. foregående spørgsmål.

Spørgsmål 5

Hvor meget reserve materiel indgår i tilbuddet?

Svar

Antallet af reservetogsæt fremgår af skemaet i afsnit 3.3 under hovedafsnit 4A-4E, som beskriver de enkelte løsningsforslag. Linjen "Reserve/vedligehold" angiver det antal togsæt, der er dediceret til reserve, dvs. ikke er anvendt i en omløbsplan. Herudover er der et antal togsæt i omløbsplan, som kun er disponeret om morgenen og aftenen og derfor vil være til rådighed for vedligehold i den mellemliggende periode.

Spørgsmål 6

I hvilket omfang vil passagererne møde servicepersonale ombord på tog i drift? Vil eks. 50% af passagerne møde en kundeservicemedarbejder?

Svar

I den kombinerede, udvidede løsning har ARRIVA beregnet et samlet servicepersonale på 85 medarbejdere hvoraf 35 varetager opgaver, der binder dem til stationer og anlæg og 10-15 er dediceret til rengøringsarbejde. Således er 35-40 medarbejdere dediceret som kundeservicemedarbejdere til at varetage service opgaven om bord. Disse medarbejders arbejdstid vil være tilrettelagt med henblik på at sikre maksimal fleksibilitet og være tilrettet det aktuelle rejsemønster, under skyldig hensyntagen til passagerernes tryghedsfølelse, således at *mere end halvdelen af alle passagerer vil møde servicepersonalet.*

Tilsvarende gør sig gældende for øvrige løsninger, dog således at fleksibiliteten er størst i den kombinerede, udvidede, løsning.

Spørgsmål 7

Hvor konkret er ARRIVA' tilbud på service i togene?

Svar

Vi har i tilbuddet skitseret en række alternative løsninger, men af flere årsager ikke lagt os fast på noget endeligt.

Med hensyn til *realtidsinformation* til passagerer på den ene eller anden måde er der ingen tvivl om at vi vil tilbyde det og at det alene er et spørgsmål om at vælge teknologi.

Husstandsomdeling af diverse materiale drøfter vi allerede nu med de potentielle partnere (Moore og AFA) og det kan bekræftes at det gennemføres.

Nyhedskærme og lignende drøfter vi konkret med potentielle leverandører, ligesom vi har undersøgt de teknologiske muligheder. Ydermere kan det nævnes at vi pt. drøfter et forsøgsprojekt i HT området hvor en eller flere af vore busser skal teste en konkret teknologi til visning af nyheder i busserne, som også ville kunne anvendes i tog. Det er overvejende sandsynligt at vi under den ene eller anden form vil vælge at vise nyheder i vore tog.

Se i øvrigt beskrivelserne i tilbuddet.

Spørgsmål 8

Hvis nogle påtænkte servicetiltag ikke viser sig at være hensigtsmæssigt vil de afsatte penge så blive benyttet på noget tilsvarende?

Svar

Vi har arbejdet med den side af tilbuddet ved at etablere et samlet katalog over ideer, estimeret omkostningsniveauet og indregnet en sum svarende til 2% af de samlede omkostninger i tilbuddet.

Det er i vores åbenbare interesse at anvende de midler til formålet eftersom hensigten hermed er, at øge antallet af passagerer og dermed vor indtjening. Slutteligt skal det anføres at anvendelsen af forskellige former for informationsteknologi vil undergå en dynamisk udvikling gennem hele driftsperioden. Vi vil have helt andre muligheder om 2 år end vi har i dag.

Spørgsmål 9

Hvordan vil ARRIVA sikre lokal forankring? Indgår det som en del af tjenesteplanlægningen at de samme medarbejdere betjener de samme strækninger?

Svar

Konceptet - og dermed tjenesteplaner m.v. - omkring servicemedarbejdere er lagt an på, at de betjener korte lokale stræk som anført i tilbuddet.

Det er afgørende for projektets succes, både i forhold til den filosofi ARRIVA har, men også for at sikre lokal indflydelse at ledelse og organisation, hurtigt placeres i området. Vi har faciliteter i området. Hovedkontoret for ARRIVA Tog vil ikke blive placeret på et busanlæg, men i startfasen vil det være en betydelig fordel, at kunne trække på de lokale dele af ARRIVA' organisation.

Spørgsmål 10

I præsentationen anførte ARRIVA at næste leder lag blot var et spørgsmål om at ”trykke på knappen”. Hvad betyder det?

Svar

Vi har flere interne ressourcer, som har udtrykt interesse i at deltage i projektet. Det er afgørende for os at den langsigtede bemanning af ARRIVA Tog ikke består af projekt ressourcer fra udlandet, men af lokalt baserede folk. Som det fremgår af tilbuddet er organisationsplan og stillingsbeskrivelser allerede fastlagt hvilket sætter os i stand til meget hurtigt at initiere rekrutteringen. Der vil i forberedelsesfasen være behov for at inddrage eksterne ressourcer med de rigtige faglige kvalifikationer. Begge dele – både de langsigtede ressourcer og den kortsigtede ekspertise i forberedelsesfasen – findes i høj grad umiddelbart tilgængeligt indenfor ARRIVA koncernen.

Spørgsmål 11

Vil ARRIVA outsource dele af driften til underleverandører?

Svar

ARRIVA' IT funktion er outsourcet til et eksternt firma. ARRIVA Tog vil direkte blive implementeret i ARRIVA' eksisterende netværk og systemkompleks.

Derudover er tilbuddet ikke baseret på at andre ydelser outsources. Vi foretager en løbende vurdering af hvorvidt ydelser med fordel kunne outsources og indhentes fra tid til anden tilbud herpå, men på grund af de særlige momsregler, der gælder for kollektiv trafik er dette sjældent konkurrencedygtigt.

Kundeservicemedarbejderstaben udgør en så central del af konceptet at den funktion aldrig ville kunne outsources.

Spørgsmål 12

Skal ARRIVA' fællesfunktioner (hovedkontor) opmandes hvis togtilbuddet vindes?

Svar

I det omfang det er skønnet nødvendigt at opgradere centrale funktioner er dette indregnet i tilbuddet. Således er der bl.a. indregnet omkostninger til opbemanding af den centrale økonomifunktion. Bortset fra teknik – som skønnes at være så særegent for togdrift i forhold til vore øvrige forretningsområder – vil det være

naturligt at lade de øvrige centrale funktioner – Planlægning, HR, Økonomi og forretningsudvikling – betjene ARRIVA Tog.

Spørgsmål 13

Vil de nødvendige tilladelser stadigvæk kunne være indhentet indenfor 1. kvartal 2002?

Svar

Såfremt kontrakten ikke underskrives senere end forudsat – dvs. senest umiddelbart inde i det nye år vil ARRIVA være i stand til at overholde den skitserede plan

Spørgsmål 14

Hvordan vil passagererne opleve ARRIVA' sikkerhedsfilosofi i dagligdagen?

Svar

Sikkerhed har højeste prioritet og det skal gennemsyre virksomheden. Medarbejderne konstant vil blive konfronteret med sikkerhed i den ledelsesmæssige opfølgning, gennem sikkerhedsprocedurer, på kurser osv. Sikkerhed handler ikke om at have de rigtige manualer og instrukser, men om at have en kultur og en daglig ledelsesopfølgning, der sikrer at manualer og instrukser tages alvorligt. Det skal sikre at passagererne aldrig kommer til at bekymre sig om ARRIVA' sikkerhed – den skal bare være der.

Bestyrelsen for ARRIVA Tog vil på baggrund af gode erfaringer i andet regi, hyre en ekstern sikkerhedskonsulent, som refererer til bestyrelsen og er deres garant for at sikkerhedsspørgsmål bliver tacklet med fornødent omhu og professionalisme.

Spørgsmål 15

Hvor i toget placeres eventuelle handicappede passagerer?

Svar

Se venligst 5. side under afsnit 5.4 hvor der mellem udgangsdør og handicap toilet er en markering af en rullestol for at indicere at handicappede passagerer placeres der (se i øvrigt markeringen på medsendte skitse).

Spørgsmål 16

Hvad er proceduren for opformering af tog?

Svar

Den løbende dag til dag vurdering af hvorvidt det indsatte materiel har tilstrækkelig kapacitet forstås af driftscenteret under ledelse af produktionschefen og trafikchefen i hhv. enkelt tilbudene og det kombinerede.

Mulighederne for at imødekomme pludselige ændringer i antallet af passagerer fra time til time er dog meget begrænsede. Den betydeligste indsats på det område ligger således i kundeservicemedarbejdernes løbende registrering og indmelding af udnyttelsesgraden af togene på forskellige tidspunkter og strækninger. De indsamlede data opsamles og vurderes under salgschefens ledelse med henblik på at kunne omvurdere disponeringen af materiel.

FORHANDLET KONTRAKT

mellem

Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
DK-1220 København K
(i det følgende benævnt Trafikministeriet)

og

ARRIVA Danmark A/S
Herstedvang 7C
2620 Albertslund
CVR.nr. 18 42 91 01
(i det følgende benævnt operatøren eller tilbudsgiver)

om

myldretidsbetjening indgående i
udførelse af offentlig servicetrafik med tog

INDHOLDSFORTEGNELSE

Forside.

Indholdsfortegnelse.

Bilagsfortegnelse.

1. Baggrund.
2. Grundlag.
3. Myldretidsbetjening.
4. Priser.
5. Kontraktvilkår.
 - 5.1. Kontrakten af 30. januar 2002.
 - 5.2. Præciseringer og ændringer til hovedkontrakten.
 - 5.3. Præciseringer og ændringer til bilagene.
6. Forbehold.
7. Underskrifter og datering.

BILAGSFORTEGNELSE

Bilag 1: Myldretidsbetjening.

Bilag 2: Priser.

Bilag 3: Præciseringer og ændringer til bilag 1 til kontrakten af 30. januar 2002.

Bilag 4: Præciseringer og ændringer til bilag 4 til kontrakten af 30. januar 2002.

Bilag 5: Præciseringer og ændringer til bilag 11 til kontrakten af 30. januar 2002.

1. Baggrund

Efter gennemførelse af et udbud indgik Trafikministeriet og operatøren den 30. januar 2002 kontrakt om udførelse af offentlig servicetrafik med tog på visse jyske jernbanestrækninger.

Det har imidlertid vist sig ønskeligt med en hyppigere betjening i myldretiden, hvorfor parterne har valgt at indgå nærværende kontrakt. Nærværende kontrakt knytter sig til kontrakten af 30. januar 2002, og denne kontrakts bestemmelser finder som udgangspunkt (jf. punkt 5, nedenfor) anvendelse på de af nærværende kontrakt omhandlede ydelser.

Nærværende kontrakt er ikke en udnyttelse af Trafikministeriets option i bilag 1, pkt. 2.3., i kontrakten af 30. januar 2002 vedrørende ændringer i trafikomfang.

2. Grundlag

Jernbanetransport er i tjenesteydelsesdirektivet en bilag 1B ydelse, jf. bilagets kategori 18. Dette betyder efter tjenesteydelsesdirektivet, at aftaler herom ikke er udbudspligtige, jf. tjenesteydelsesdirektivets artikel 9.

Bl.a. for at sikre, at myldretidsbetjeningen finder sted fra driftsstart den 5. januar 2003, har Trafikministeriet valgt at indgå nærværende kontrakt med operatøren som en forhandlet kontrakt, jf. § 8, stk. 1, i lov om jernbanevirksomhed.

3. Myldretidsbetjening

Det nærmere indhold og omfang af samt øvrige krav til myldretidsbetjeningen er specificeret i bilag 1.

Bilag 1 i nærværende kontrakt indgår som en del af bilag 1 i kontrakten af 30. januar 2002.

Myldretidsbetjeningen skal udføres indtil køreplansskiftet 2005/2006, formentlig den 14. december 2005 ved driftsdøgnets ophør.

Trafikministeriet har endvidere option på forlængelse af myldretidsbetjeningen frem til udløbet af kontrakten af 30. januar 2002 (formentlig den 14. december 2010 ved driftsdøgnets ophør), således at Trafikministeriet senest den 1. februar 2005 har ret til skriftligt at kræve, at myldretidsbetjeningen skal fortsætte i overensstemmelse med nærværende kontrakts bestemmelser frem til udløbet af kontrakten af 30. januar 2002.

4. Priser

De vederlag, som Trafikministeriet skal betale operatøren for de i bilag 1 specificerede ydelser, fremgår af bilag 2.

Bilag 2 indgår som en del af bilag 2 i kontrakten af 30. januar 2002.

5. Kontraktvilkår

5.1. Kontrakten af 30. januar 2002

De af nærværende kontrakt omfattede ydelser indgår i kontrakten af 30. januar 2002 på de deri angivne vilkår med de præciseringer og ændringer, der fremgår af punkt 5.2 og 5.3 nedenfor.

5.2. Præciseringer og ændringer til hovedkontrakten

Til hovedkontrakten af 30. januar 2002 er der aftalt følgende præciseringer og ændringer:

Ad punkt 5 og punkt 10, 4. afsnit

Uanset at operatøren nu i det i bilag 3 angivne omfang er berettiget til at anvende MR-materiel også efter 31. december 2004, medfører dette ikke, at kontrakten ikke udløber den 14. december 2010 ved driftsdøgnets ophør.

Ad punkt 14

Operatøren skal ikke stille yderligere anfordringsgaranti.

5.3. Præciseringer og ændringer til bilagene

Til bilagene til kontrakten af 30. januar 2002 er der aftalt de præciseringer og ændringer, der fremgår af nærværende kontrakts bilag 3 – 5.

6. Forbehold

Nærværende kontrakt er kun bindende for Trafikministeriet, såfremt Folketingets Finansudvalg godkender indgåelsen. Såfremt godkendelsen fra Folketingets Finansudvalg ikke foreligger senest 30 dage efter kontraktens indgåelse, er operatøren ej heller bundet af kontrakten.

7. Underskrifter og datering

København, den 2002 København, den 2002

For Trafikministeriet: For ARRIVA Danmark A/S:

.....

.....

Bilag 1 Myldretidsbetjening

For at sikre en høj service i myldretiderne på hverdage (mandage-fredage) fortrinsvis for befordring mellem hjem og arbejde hhv. uddannelsesinstitution, skal operatøren levere 33 ekstra togafgange på de i tabel 1 anførte strækninger, udover de afgange, der fremgår af kontrakten af 30. januar 2002.

Fordelingen af de 33 ekstra togafgange på strækninger og tidspunkter fremgår af tabel 1. De ekstra togafgange skal betjene alle stationer på de i tabel 1 anførte strækninger, med mindre operatøren overfor Trafikministeriet kan dokumentere passagerfordele ved ikke at standse ved visse mindre stationer.

Operatøren er således forpligtet til som minimum at betjene nedennævnte strækninger med mindst 2 togafgange i de anførte klokke timer.

Tabel 1 Myldretidsbetjening omfattet af nærværende kontrakt

Strækning og retning Hverdage (mandage – fredage)	Ekstra togafgange udover den ene afgang i timen, der fremgår af operatørens reviderede køreplan for 2003		Klokke time, hvori betjeningen som minimum skal være 2 togafgange ¹⁾
Silkeborg-Herning	Morgen	2	6, 7, 15, 16, 17
	Eftermiddag	3	
Herning-Silkeborg	Morgen	2	6, 7, 14, 15, 16
	Eftermiddag	3	
Århus-Viborg	Morgen	2	6, 7
Viborg-Århus	Morgen	2	6, 7
Esbjerg-Ribe	Morgen	1	7, 14, 15, 16
	Eftermiddag	3	
Ribe-Esbjerg	Morgen	1	7, 14, 15, 16, 17
	Eftermiddag	4	
Esbjerg-Varde	Morgen	3	6, 7, 8, 14, 15, 16
	Eftermiddag	3	
Varde-Esbjerg	Morgen	1	7, 13, 14, 15
	Eftermiddag	3	

¹⁾Klokke timen bestemmes ud fra tidspunktet for togets afgang fra den pågældende strækning udgangsstation. Afgange fra udgangsstationen op til 20 minutter før nævnte klokke time kan medregnes.

Der må ikke være mere end 40 minutter og mindre end 20 minutter mellem de 2 togafgange.

Togafgangene i de ovennævnte klokke timer er fastsat ud fra operatørens vurdering af, på hvilket tidspunkt i myldretiden, behovet for ekstra togafgange er størst. Ændringer heri kan, med Trafikministeriets godkendelse, gennemføres, hvis efterspørgslen eller andre væsentlige forhold taler herfor.

Operatøren har fremlagt en revideret køreplan, jf. bilag 5, som indebærer, at der fra 5. januar 2003 og indtil indførelsen af halvtimesdrift mellem Århus og Silkeborg, på denne strækning indsættes 4 ekstra togafgange i morgenmyldretiden og 8 ekstra togafgange i eftermiddagsmyldretiden i begge retninger tilsammen.

Tilkøbet af ekstra tog i myldretiden på de i tabel 1 nævnte strækninger må ikke medføre en reduktion af omfanget af togafgange i myldretiderne på nogen af de øvrige strækninger i forhold til den reviderede køreplan, jf. bilag 5.

Bilag 2 Priser

Tabel 2: Pris for myldretidsbetjening

Pris for myldretidsbetjening i driftsperioden		
Materiel: Lejet af DSB ¹⁾		
Periode	Antal togkm. ²⁾	Vederlag, 2001 priser
5/1 2003 – 14/12 2003	69.381	6.500.000 DKK
15/12 2003 – 14/12 2004	71.675	7.500.000 DKK
15/12 2004 – 14/12 2005	71.675	8.700.000 DKK
Option:		
15/12 2005 – 14/12 2006	71.675	8.700.000 DKK
15/12 2006 – 14/12 2007	71.675	8.700.000 DKK
15/12 2007 – 14/12 2008	71.675	8.700.000 DKK
15/12 2008 – 14/12 2009	71.675	8.700.000 DKK
15/12 2009 – 14/12 2010	71.675	8.700.000 DKK

¹⁾ DSB har overfor Trafikministeriet bekræftet, at der i hele perioden kan stilles 10 yderligere MR-togsæt til rådighed for ARRIVA under de betingelser, der er beskrevet i "Retningslinier for samarbejdet mellem DSB og andre jernbanevirksomheder i forbindelse med den udbudte passagertrafik i Jylland pr. 5. januar 2003"

²⁾ Antallet af togkm. er for perioderne fra 15/12 2003 angivet for et køreplansår på 365 dage.

**Bilag 3 Præciseringer og ændringer i forhold til
bilag 1 til kontrakten af 30. januar 2002**

Bilag 1, afsnit 2.1:

Myldretidsbetjeningen i henhold til bilag 1 medfører en årlig togkm. produktion på 330.475 togkm. Men da operatøren samtidigt har reduceret betjeningen på trafiksvage tidspunkter med 258.800 togkm. årligt er nettoudvidelsen på 71.675 togkm. for et køreplansår på 365 dage. For perioden fra 5/1 2003 og indtil 14/12 2003 er nettoudvidelsen på 69.381 togkm.

Operatøren er herefter forpligtet til mindst at udføre nedennævnte togkm. produktion i tillæg til den i bilag 1, afsnit 2.1 i kontrakten af 30. januar 2002 anførte togkm. produktion:

Periode	Antal togkm. ¹⁾
5/1 2003 – 14/12 2003	69.381
15/12 2003 – 14/12 2004	71.675
15/12 2004 – 14/12 2005	71.675
Option:	
15/12 2005 – 14/12 2006	71.675
15/12 2006 – 14/12 2007	71.675
15/12 2007 – 14/12 2008	71.675
15/12 2008 – 14/12 2009	71.675
15/12 2009 – 14/12 2010	71.675

1) Antallet af togkm. er for perioderne fra 15/12 2003 angivet for et køreplansår på 365 dage.

2. Bilag 1, appendiks 1 - Minimums togbetjening af stationer

a) Sidste tog skal afgang efter kl. 22.00, mandage - fredage.

For stationerne Ribe, Hviding, Rejsby og Brøns i retningen mod Tønder kan den seneste afgang ligge op til 21 minutter tidligere end det følger af bilag 1, appendiks 1 til kontrakten af 30. januar 2002.

b) Første tog skal afgang før kl. 07.00, lørdage.

For Vinderup i retningen mod Struer kan den tidligste afgang ligge op til 5 minutter senere end det følger af bilag 1, appendiks 1 til kontrakten af 30. januar 2002

For stationerne Ringkøbing, Hee og Tim i retningen mod Struer kan den tidligste afgang ligge op til 33 minutter senere end det følger af bilag 1, appendiks 1 til kontrakten af 30. januar 2002.

For stationerne Tistrup, Sig og Varde Nord i retningen mod Varde kan den tidligste afgang ligge op til 23 minutter senere end det følger af bilag 1, appendiks 1 til kontrakten af 30. januar 2002.

Operatøren skal ved den årlige køreplanlægning søge at tilpasse de pågældende togaftage, således at de opfylder kravene i kontrakten af 30. januar 2002. Der tages forbehold Banestyrelsens endelige godkendelse af den i bilag 11 vedlagte køreplan og for evt. minutændringer i denne såfremt forhandlingerne med trafikselskaberne om køreplanen medfører et ønske herom. Sådanne ændringer kan gennemføres efter aftale med Trafikministeriet.

3. Bilag 1, afsnit 3.1. - Siddepladskapacitet i togene

Ved udregning af kravet om at der i 95 pct. af afgangene skal sikres siddeplads til alle passagerer, indgår ikke morgentoget mandage - fredage mellem Struer og Thisted med afgang fra Struer kl. 5.57 (i køreplanen gældende fra 5. januar 2003).

4. Anvendelse af materiel

Uanset bestemmelserne i kontrakten af 30. januar 2002, og dennes bilag 5 og 11 (operatørens tilbud) kan operatøren efter 31. december 2004 anvende MR togsæt i de ekstra tog i myldretiden, jf. nærværende kontrakt.

Operatøren kan anvende op til 7 MR togsæt i drift.

MR togsættene skal indsættes i de ekstra tog i myldretiden, jf. nærværende kontrakt. Af hensyn til togsættenes positionering og de hertil hørende omløb, kan der dog køres med MR togsæt på visse ture i maksimalt 7 omløb. Herved muliggøres direkte togforbindelser uden skift i en række relationer.

Operatøren informerer Trafikministeriet herom i handlingsplanen, jf. bilag 1, afsnit 4.3., i kontrakten af 30. januar 2002.

**Bilag 4 Præciseringer og ændringer i forhold til
bilag 4 til kontrakten af 30. januar 2002**

5. Bilag 4, afsnit 6.4. – Uddannelse af lokoførere i forberedelsesperioden

Bestemmelserne om omkostninger ved uddannelse af lokoførere i forberedelsesperioden er gældende for op til 9 lokomotivførere udover det behov, der er i forbindelse med kontrakten af 30. januar 2002.

**Bilag 5 Præciseringer og ændringer i forhold til
bilag 11 til kontrakten af 30. januar 2002**

6. Køreplan

Operatørens reviderede køreplan for 2003 samt det samlede, nye køreplansudkast inkl. de ekstra tog i myldretiden for perioden fra 5. januar 2003 vedlægges kontrakten af 30. januar 2002, bilag 11. Når endelig køreplan foreligger vedlægges denne kontrakten af 30. januar 2002, bilag 11.

7. Materiel

Uanset bestemmelserne i kontrakten af 30. januar 2002, og dennes bilag 5 og 11 (operatørens tilbud) kan operatøren efter 31. december 2004 anvende MR togsæt i de ekstra tog i myldretiden, jf. nærværende kontrakts bilag 3.

8. Kundeservicemedarbejdere

Det er ikke et krav, at antallet af de i operatørens tilbud anførte kundeservicemedarbejdere, forøges som følge af den ekstra myldretidstrafik, jf. nærværende forhandlede kontrakt.

Tillæg til kontrakten:

Tillæg 1

til

Kontrakt af 30. januar 2002 mellem Trafikministeriet og ARRIVA Danmark A/S om udførelse af offentlig servicetrafik med tog

Tillæg

Trafikministeriet og ARRIVA Danmark A/S aftaler hermed at ændre punkt 30 i kontrakt af 30. januar 2002 mellem Trafikministeriet og ARRIVA Danmark A/S om udførelse af offentlig servicetrafik med tog, således at punkt 30 affattes således:

”30. Forbehold

Nærværende kontrakt er kun bindende for Trafikministeriet, såfremt Folketingets Finansudvalg godkender indgåelsen. Såfremt godkendelsen fra Folketingets Finansudvalg ikke foreligger senest den 15. april 2002, er operatøren ej heller bundet af kontrakten.”.

Underskrifter og datering

København, den marts 2002

København, den marts 2002

For Trafikministeriet:

For ARRIVA Danmark A/S:

Thomas Egebo
Departementschef

Johnny Hansen
Adm. direktør
ARRIVA Danmark A/S

Ole Lenarth Nielsen
Økonomidirektør
ARRIVA Danmark A/S

Tillæg 2

til

Kontrakter af 30. januar og 13. juni 2002 med senere ændringer mellem Trafikministeriet og ARRIVA Danmark A/S om udførelse af offentlig servicetrafik med tog og om myldretidsbetjening indgående i udførelse af offentlig servicetrafik med tog

Trafikministeriet og ARRIVA Tog A/S, der er indtrådt i alle ARRIVA Danmark A/S's rettigheder og forpligtelser i medfør af ovennævnte kontrakter, aftaler hermed følgende ændring af ovennævnte kontrakter:

I bilag 8, appendiks 2, kapitlet med overskriften: "Relationsloftet", affattes afsnittene vedrørende relationsloftet for 2003 således:

"For 2003:

$$T_n \leq T_{2001} * (1 + \Delta NP_{2002}) * (1 + \Delta NP_{2003})$$

I de nedenfor beskrevne tilfælde kan taksterne stige ud over det ovenfor definerede relationsloft.

Taksten for 10-turskort over 46 – 50 zoner (begge inkl.) kan således i 2003 stige til maksimalt 2.270 kr. pr. kort.

Taksterne for pendlerkort kan maksimalt stige til de i *tabel 1* beskrevne beløb.

Tabel 1: Maksimale takster for pendlerkort i 2003

Antal zoner	Maksimalpris pr. kort i 2003 (Kroner)
5	829
6	955
10	1.448
11	1.532
13	1.710
15	1.867
16	1.930
17	2.056
19	2.287

Taksten for almindelig billetter (jf. bilag 8 pkt. 1.3.) gældende til rejser over 11 zoner kan maksimalt stige til 97 kr. i 2003."

8.1.1

Underskrifter og datering

København, den 2002

København, den 2002

For Trafikministeriet:

For ARRIVA Tog A/S:

Thomas Egebo
Departementschef

Ernst Frendesen
Adm. direktør
ARRIVA Tog A/S

Johnny B. Hansen
Bestyrelsesformand
ARRIVA Tog A/S

Tillæg 3

til

**Kontrakter af 30. januar og 13. juni 2002 mellem
Trafikministeriet og ARRIVA Danmark A/S om
udførelse af offentlig servicetrafik med tog og om
myldretidsbetjening indgående i udførelse af
offentlig servicetrafik med tog med senere
ændringer**

Trafikministeriet og ARRIVA Tog A/S, der er indtrådt i alle ARRIVA Danmark A/S's rettigheder og forpligtelser i medfør af ovennævnte kontrakter, aftaler hermed følgende ændringer af ovennævnte kontrakter:

1. I kontrakt af 30. januar 2002 om udførelse af offentlig servicetrafik med tog bilag 1, appendiks 1, kapitlet med overskriften: "Krav til operatøren", indsættes umiddelbart efter fodnoten på side 2 :

"For køreplansåret 2003 (5. januar 2003 til og med 14. december 2003) kan der dog ske følgende afvigelser fra ovenstående skema:

Seneste afgang fra Thisted mod Struer kan alle dage være klokken 22:00.

På lørdage kan der være 2 timer mellem afgangene 06:04 og 08:04 fra Silkeborg mod Århus

På lørdage kan der være 2 timer mellem afgangene 05:18 og 07:18 fra Århus mod Viborg.

På lørdage kan der være 2 timer mellem afgangene 06:33 og 08:33 fra Viborg mod Århus. Ligeledes kan der på lørdage og søndage være 2 timer mellem afgangene 21:33 og 23:33 fra Viborg mod Århus

På søndage kan der være 3 timer mellem afgangene klokken 07:37 og 10:37 fra Tønder mod Esbjerg. "

2. I kontrakt af 13. juni 2002 om myldretidsbetjening indgående i udførelse af offentlig servicetrafik med tog, bilag 3, kapitlet med overskriften: "Bilag 1, appendiks 1 – Minimums togbetjening af stationer", affattes *litra b* således:

"b) Første tog skal afgå før kl. 07:00, lørdage.

For Vinderup i retning mod Struer kan den tidligste afgang ligge op til 7 minutter senere end det følger af bilag 1, appendiks 1 til kontrakten af 30. januar 2002.

For stationerne Ringkøbing og Hee i retningen mod Struer kan den tidligste afgang ligge op til 33 minutter senere end det følger af bilag 1, appendiks 1 til kontrakten af 30. januar 2002.

For stationen i Tim kan den tidligste afgang ligge op til 34 minutter senere end det følger af bilag 1, appendiks 1 til kontrakten af 30. januar 2002.

For stationen Gårde i retningen mod Varde kan den tidligste afgang ligge op til 4 minutter senere end det følger af bilag 1, appendiks 1 til kontrakten af 30. januar 2002."

3. I kontrakt af 13. juni 2002 om myldretidsbetjening indgående i udførelse af offentlig servicetrafik med tog, bilag 3, affattes *kapitlet med overskriften: "Bilag 1, afsnit 3.1. – Siddepladskapacitet i togene"* således:

"Bilag 1 afsnit 3.1. – Siddepladskapacitet i togene

Ved udregning af kravet om at der i 95 pct. af afgangene skal sikres siddeplads til alle passagerer, indgår ikke morgentoget mandage - fredage mellem Struer og Thisted med afgang fra Struer kl. 5.51 (i køreplanen gældende fra 5. januar 2003)."

Underskrifter og datering

København, den 2002

København, den 2002

For Trafikministeriet:

For ARRIVA Tog A/S:

Thomas Egebo
Departementschef

Ernst Frendesen
Adm. direktør
ARRIVA Tog A/S

Johnny B. Hansen
Bestyrelsesformand
ARRIVA Tog A/S